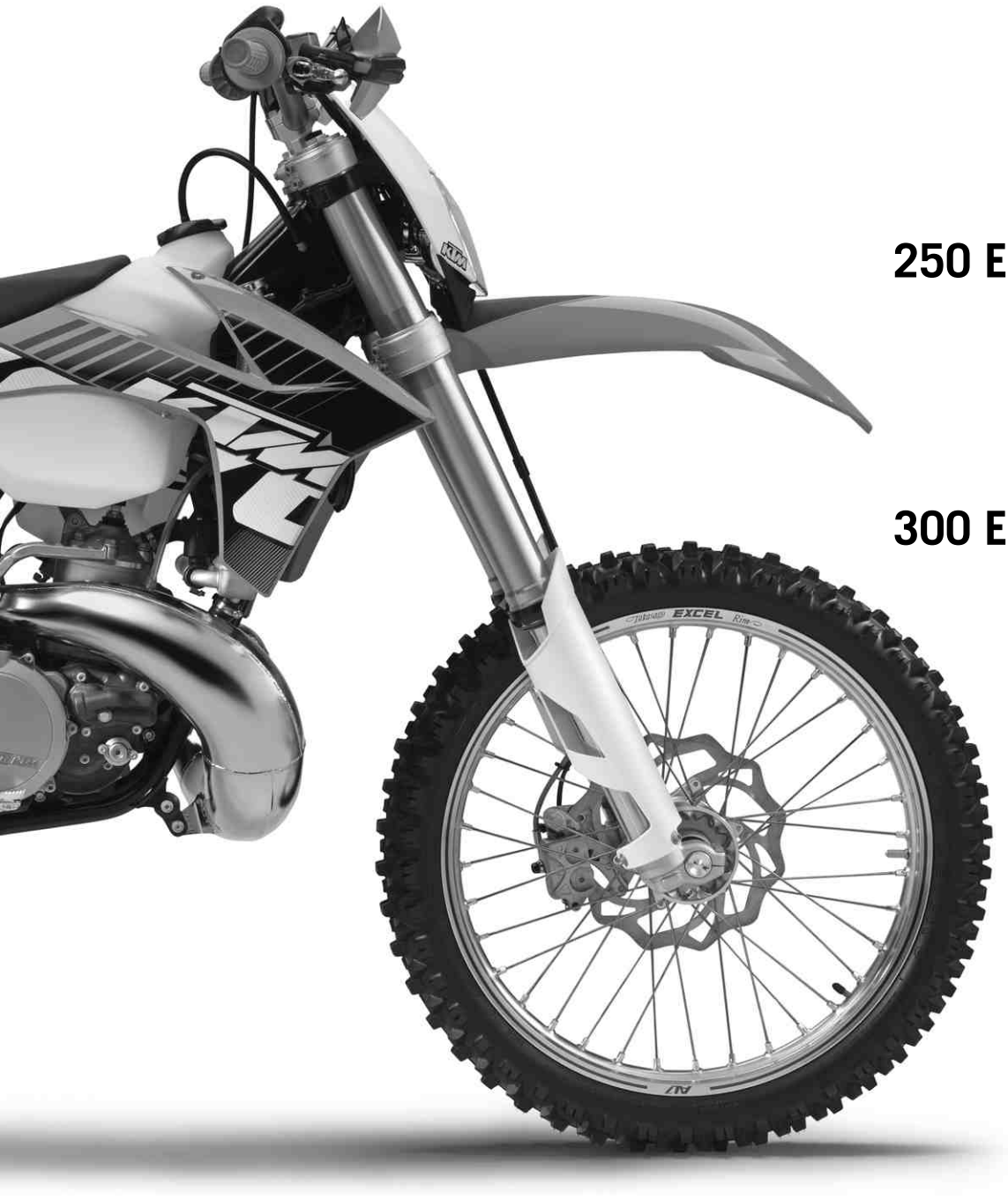
MANUEL D'UTILISATION 2012

125 EXC EU
125 EXC SIX DAYS EU
200 EXC EU
200 EXC AUS
200 XC-W USA
250 EXC EU
250 EXC AUS
250 EXC SIX DAYS EU
250 XC-W USA
300 EXC EU
300 EXC AUS
300 EXC SIX DAYS EU
300 XC-W USA

Réf. 3211718fr



CHER CLIENT KTM

Permettez-nous de vous féliciter sincèrement d'avoir porté votre choix sur une moto KTM. Vous êtes désormais en possession d'une moto moderne et sportive qui vous apportera beaucoup de plaisir si vous appliquez correctement les instructions de maintenance et d'entretien.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir !

Inscrire ci-dessous les numéros de série de votre véhicule.

Numéro de châssis (☛ p. 10)	Cachet du concessionnaire
Numéro de moteur (☛ p. 11)	
Numéro de clé (toutes les EXC) (☛ p. 10)	

Le présent manuel d'utilisation correspond à l'état de la série concernée au moment de la publication. Cependant, des divergences minimes résultant du perfectionnement de la construction ne sauraient être exclues.

Toutes les informations du présent document sont fournies sans aucun engagement. Sous réserve de modification, de suppression sans substitution ou d'adaptation aux exigences locales des informations techniques, des tarifs, des couleurs, des formes, des matériaux, des prestations de services et de maintenance, des constructions et des équipements ou autres, ainsi que d'un arrêt de fabrication définitif d'un modèle donné sans avis préalable ni indication d'un motif quelconque par la société KTM-Sportmotorcycle AG. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les divergences au niveau des croquis et des descriptions, ainsi que les fautes d'impression ou les erreurs. Les modèles reproduits dans le présent document sont partiellement pourvus d'équipements spéciaux ne faisant pas partie de l'équipement de série.

© 2011 KTM-Sportmotorcycle AG, Mattighofen Autriche
Tous droits réservés
Impression, même partielle, et diffusion sous quelque forme que se soit, interdites sans autorisation écrite de l'auteur.

ISO 9001(12 100 6061)
Conformément à la norme internationale de qualité ISO 9001, KTM utilise des standards d'assurance qualité permettant d'obtenir une qualité maximale du produit.
Établi par : TÜV Management Service

KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen, Autriche

SOMMAIRE

SYMBOLIQUE 5
CONSIGNES IMPORTANTES 6
VUE DU VÉHICULE 8
Vue du véhicule avant gauche (désignation simplifiée) 8
Vue du véhicule arrière droite (désignation simplifiée) 9
NUMÉROS DE SÉRIE 10
Numéro de châssis 10
Plaque signalétique 10
Numéro de clé (toutes les EXC) 10
Numéro de moteur 11
Référence de la fourche 11
Référence de l'amortisseur 11
ÉLÉMENTS DE COMMANDE 12
Levier d'embrayage 12
Poignée de frein à main 12
Poignée des gaz 12
Bouton de masse (toutes les EXC) 12
Bouton de masse (XC-W) 13
Contacteur de l'éclairage (toutes les EXC) 13
Bouton de clignotants (toutes les EXC) 13
Bouton d'avertisseur sonore (toutes les EXC) 13
Bouton d'arrêt d'urgence (200 EXC AUS) 13
Bouton d'arrêt d'urgence (250/300 EXC AUS) 14
Bouton de démarrage (250/300 EXC EU, EXC SIX DAYS, 250/300 XC-W) 14
Bouton de démarrage (250/300 EXC AUS) 14
Contacteur de l'éclairage (XC-W) 14
Vue d'ensemble des témoins (toutes les EXC) 14
Compteur de vitesse 15
Activation et test du compteur de vitesse 15
Bouton tripmaster 15
Régler sur kilomètres ou sur miles 15
Régler l'heure 16
Régler les fonctions de tachymètre 16
Interroger le temps au tour 17
Mode d'affichage SPEED (vitesse) 17
Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation) 17
Mode d'affichage SPEED/CLK (heure) 18
Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour) 18
Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre) 18
Mode d'affichage SPEED/TR1 (tripmaster 1) 19
Mode d'affichage SPEED/TR2 (tripmaster 2) 19
Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1) 19
Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2) 20
Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1) 20
Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2) 20
Robinet d'essence 22
Ouvrir le bouchon du réservoir 22
Fermer le bouchon du réservoir 23
Sélecteur 23
Kick 23
Pédale de frein arrière 23
Béquille latérale 24
Verrouillage de la direction (toutes les EXC) 24
Verrouiller la direction (toutes les EXC) 24
Déverrouiller la direction (toutes les EXC) 25
MISE EN SERVICE 26
Consignes pour la première mise en service 26
Roder le moteur 27
Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles 27
Préparations pour les trajets en sable sec 28
Préparations pour les trajets en sable humide 28
Travaux avant trajets sur voies humides et boueuses 29
Préparations aux trajets à températures élevées et vitesse lente 30
Préparation pour les trajets à faibles températures extérieures ou en cas de neige 30
CONSEILS D'UTILISATION 31
Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service 31
Démarrage 31
Démarrer 32
Passer les vitesses, conduire 32
Freiner 32
Arrêter et béquiller 33
Faire le plein de carburant 33
PLAN D'ENTRETIEN 35
Plan d'entretien 35
Travaux d'entretien (en sus) 36
RÉGLER LA PARTIE-CYCLE 37
Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote 37
Amortissement en compression de l'amortisseur 37
Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur 37
Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur 38
Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur 39
Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière 39
Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur 40
Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur 40
Régler la prétension du ressort de l'amortisseur 🔧 40
Régler l'enfoncement en charge 🔧 41
Vérifier le réglage de base de la fourche 42
Régler l'amortissement en compression de la fourche 42
Régler l'amortissement de détente de la fourche 43
Régler la prétension du ressort de la fourche 43
Position du guidon 44
Régler la position du guidon 🔧 44
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE 45
Relever la moto avec des béquilles 45
Débéquiller la moto 45
Purger les bras de fourche 46
Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche 46
Démonter les protections de fourche 46
Positionner les protections de fourche 47
Déposer le bras de fourche 🔧 47
Monter les bras de fourche 🔧 47
Déposer la protection de fourche 🔧 48
Monter la protection de fourche 🔧 49
Déposer le té de fourche inférieur 🔧 (EXC EU/AUS, XC-W) 49
Déposer le té de fourche inférieur 🔧 (EXC SIX DAYS) 49
Monter le té de fourche inférieur 🔧 (EXC EU/AUS, XC-W) 50
Monter le té de fourche inférieur 🔧 (EXC SIX DAYS) 52
Contrôler le jeu du palier de la tête de direction 53
Régler le jeu du palier de la tête de direction 🔧 54
Graisser le palier de la tête de direction 🔧 54
Déposer la plaque frontale (XC-W) 55
Mettre en place la plaque frontale (XC-W) 55
Déposer le garde-boue avant 55

Monter le garde-boue avant ... 55
Déposer l'amortisseur 🔧 ... 55
Monter l'amortisseur 🔧 ... 56
Retirer la selle ... 56
Remonter la selle ... 57
Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air ... 57
Installer le couvercle de boîtier de filtre à air ... 57
Déposer le filtre à air 🔧 ... 57
Remonter le filtre à air 🔧 ... 58
Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air 🔧 ... 58
Déposer le silencieux arrière ... 59
Monter le silencieux arrière ... 59
Remplacer la laine de roche du silencieux arrière 🔧 ... 59
Déposer le réservoir de carburant 🔧 ... 60
Monter le réservoir de carburant 🔧 ... 60
Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne ... 61
Nettoyer la chaîne ... 62
Contrôler la tension de chaîne ... 62
Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne ... 63
Régler la tension de la chaîne ... 64
Régler le guide-chaîne 🔧 ... 66
Vérifier le cadre 🔧 ... 66
Vérifier le bras oscillant 🔧 ... 66
Contrôler la pose du câble d'accélérateur ... 67
Vérifier le caoutchouc de poignée ... 67
Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée ... 68
Régler la position de base du levier d'embrayage ... 68
Vérifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique ... 68
Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique 🔧 ... 69
FREINS ... 71
Vérifier la course libre de la poignée de frein à main ... 71
Régler la position de base du levier de frein à main (XC-W) ... 71
Régler la course libre de la poignée de frein à main (toutes les EXC) ... 71
Contrôler les disques de frein ... 72
Vérifier le niveau de liquide de frein avant ... 72
Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant 🔧 ... 72
Vérifier les plaquettes de frein avant ... 73
Remplacer les plaquettes de frein avant 🔧 ... 74
Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière ... 75
Régler la position de base de la pédale de frein arrière 🔧 ... 75
Contrôler le niveau de liquide de frein arrière ... 76
Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière 🔧 ... 76
Vérifier les plaquettes de frein arrière ... 77
Déposer les plaquettes de frein arrière 🔧 ... 77
Monter les plaquettes de frein arrière 🔧 ... 78
Remplacer les plaquettes de frein arrière 🔧 ... 78
ROUES, PNEUS ... 80
Déposer la roue avant 🔧 ... 80
Monter la roue avant 🔧 ... 80
Démonter la roue arrière 🔧 ... 81
Monter la roue arrière 🔧 ... 81
Contrôler l'état des pneus ... 82
Contrôler la pression de l'air des pneus ... 83
Vérifier la tension des rayons ... 83
CIRCUIT ÉLECTRIQUE ... 85
Déposer la batterie 🔧 (Tous les modèles 250/300) ... 85
Poser la batterie 🔧 (Tous les modèles 250/300) ... 85
Charger la batterie 🔧 (Tous les modèles 250/300) ... 85
Remplacer le fusible général (Tous les modèles 250/300) ... 86
Déposer la plaque-phare et le phare (toutes les EXC) ... 87
Poser la plaque-phare et le phare (toutes les EXC) ... 88
Remplacer l'ampoule de phare (toutes les EXC) ... 88
Contrôler le réglage du phare (toutes les EXC) ... 89
Régler la portée du phare (toutes les EXC) ... 89
Remplacer la batterie du compteur de vitesse ... 89
SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT ... 91
Système de refroidissement ... 91
Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement ... 91
Contrôler le niveau de liquide de refroidissement ... 92
Vidanger le circuit de refroidissement 🔧 ... 92
Remplir de liquide de refroidissement 🔧 ... 93
RÉGLER LE MOTEUR ... 95
Contrôler le jeu du câble d'accélérateur ... 95
Régler le jeu du câble d'accélérateur 🔧 ... 95
Carburateur ... 95
Carburateur - régler le ralenti 🔧 ... 96
Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur 🔧 ... 97
Contrôler la position de base du sélecteur ... 98
Régler la position de base du sélecteur 🔧 ... 98
Caractéristique du moteur - ressort secondaire (Tous les modèles 250/300) ... 98
Caractéristique du moteur - régler le ressort auxiliaire 🔧 (Tous les modèles 250/300) ... 99
TRAVAUX D'ENTRETIEN MOTEUR ... 100
Contrôler le niveau d'huile de boîte ... 100
Renouveler l'huile de boîte de vitesses 🔧 ... 100
Vidanger l'huile de boîte de vitesses 🔧 ... 101
Remplir d'huile de boîte 🔧 ... 101
Faire l'appoint d'huile de boîte 🔧 ... 102
NETTOYAGE, SUIVI ... 104
Nettoyer la moto ... 104
Opérations de contrôle et d'entretien en prévention de l'usure d'hiver ... 105
STOCKAGE ... 106
Stockage ... 106
Mise en service après le stockage ... 106
DIAGNOSTIC ... 107
DONNÉES TECHNIQUES - MOTEUR ... 109
125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU ... 109
Tous les modèles 200 ... 109
Tous les modèles 250 ... 110
Tous les modèles 300 ... 111
Quantité de remplissage - huile de boîte ... 111
Quantité de remplissage - liquide de refroidissement ... 111
DONNÉES - COUPLES SERRAGE MOTEUR ... 112
Tous les modèles 125/200 ... 112
Tous les modèles 250/300 ... 113
DONNÉES TECHNIQUES - CARBURATEUR ... 114
125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU ... 114
200 EXC EU ... 114
200 EXC AUS ... 114
200 XC-W USA ... 114
250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU ... 115
250 EXC AUS ... 115
250 XC-W USA ... 115
300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU ... 115
300 EXC AUS ... 116

300 XC-W USA 116
Configuration du carburateur (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU) 🔧 116
Configuration du carburateur (Tous les modèles 200) 🔧 118
Configuration du carburateur (Tous les modèles 250) 🔧 119
Configuration du carburateur (Tous les modèles 300) 🔧 120
Configuration du carburateur, généralités 🔧 121
DONNÉES - PARTIE-CYCLE 122
Ampoules utilisées 123
Pneus 123
Quantité de remplissage - carburant 123
DONNÉES TECHNIQUES - FOURCHE 124
Tous les modèles 125/200 124
Tous les modèles 250/300 124
DONNÉES TECHNIQUES - AMORTISSEUR 126
Tous les modèles 125/200 126
Tous les modèles 250/300 126
DONNÉES - COUPLES PARTIE-CYCLE 128
MATIÈRES CONSOMMABLES 129
PRODUITS AUXILIAIRES 131
NORMES 133
INDEX 134

Symboles utilisés

Les symboles utilisés dans le manuel sont décrits ci-dessous.

Caractérise un résultat prévu (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).

Caractérise un résultat indésirable (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).

Tous les travaux accompagnés de ce symbole nécessitent des connaissances approfondies ainsi qu'un certain savoir-faire technique. Pour la sécurité de tous, faire exécuter ces travaux par un atelier KTM ! Votre moto y sera entretenue de manière optimale par des spécialistes ayant suivi une formation spécifique et disposant de l'outillage spécial nécessaire.

Indique un renvoi à une page (des informations supplémentaires sont disponibles à la page indiquée).

Conventions typographiques utilisées

Ci-dessous sont expliqués certains formats de polices utilisés dans le présent document.

Nom propre	Caractérise un nom propre.
Nom®	Caractérise une marque déposée.
Marque™	Indique une marque commerciale.

Définition de l'application (toutes les EXC)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuels en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

Info

Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.
Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.
La moto a été conçue pour le sport d'endurance (enduro) tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

Définition de l'application (XC-W)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuels en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

Info

La moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.
La moto a été conçue pour le sport d'endurance (enduro) tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

Service

Le respect des travaux de maintenance, d'entretien et de réglage du moteur et de la partie-cycle figurant dans le présent manuel d'utilisation constitue la condition préalable au parfait fonctionnement de la moto et permet d'éviter l'usure précoce. Un réglage incorrect de la partie-cycle risque d'entraîner des dégâts sur cette dernière ou la rupture de composants.
Une utilisation de la moto dans des conditions extrêmes, telles que sur les pistes, un terrain très boueux ou détrempé, risque d'entraîner une usure plus importante de composants comme la chaîne ou les freins. De ce fait, il est possible que certains travaux de maintenance ou le remplacement de pièces usées doivent être réalisés avant que l'usure limite indiquée dans le plan d'entretien n'ait été atteinte.
Respecter impérativement les temps de rodage ainsi que les intervalles de maintenance. Leur respect prolonge de manière notable la durée de vie de la moto.

Garantie

Les travaux prescrits dans le plan d'entretien doivent être réalisés exclusivement auprès d'un atelier agréé KTM, puis confirmés dans le carnet d'entretien ainsi que sur **KTM dealer.net** afin de conserver le droit à la garantie. La garantie est nulle et non avenue en cas de dommages et conséquences résultant de manipulations et/ou de modifications sur le véhicule.

Carburants, lubrifiants ou produits aux spécifications de même nature

Utiliser les carburants, les lubrifiants et les matières consommables conformément aux spécifications indiquées dans le présent manuel et selon le plan d'entretien.

Pièces détachées, accessoires

Pour votre sécurité, n'utiliser que les pièces détachées et les accessoires autorisés et/ou recommandés par KTM et les faire monter par un atelier KTM agréé. KTM décline toute responsabilité pour les autres produits et les dommages consécutifs à l'utilisation de tels produits.
Dans les descriptifs, certaines pièces détachées et accessoires sont indiqués entre parenthèses. Votre concessionnaire KTM est là pour vous conseiller.

Les **KTM PowerParts** actuellement disponibles pour votre véhicule sont présentées sur le site web de KTM.
Site Internet KTM international : http://www.ktm.com

Règles relatives à l'exécution des travaux

Certaines opérations nécessitent des outils spéciaux. Ces outils ne font pas partie intégrante du véhicule, mais peuvent être commandés sous le numéro indiqué entre parenthèses. Ex. : extracteur de roulements (15112017000)
Lors de l'assemblage, ne pas remplacer les pièces réutilisables (par ex. les vis autobloquantes et les écrous, les joints, les bagues d'étanchéité, les joints toriques, les goupilles, les rondelles frein) par de nouvelles pièces.
En cas d'application d'un frein filet sur les assemblages vissés (par ex. **Loctite®**), respecter les consignes spécifiques au fabricant pour l'utilisation de ce produit.
Nettoyer les pièces devant être réutilisées après démontage, contrôler leur état ou leur usure. Remplacer les pièces endommagées ou usées.
Une fois la réparation achevée, veiller à assurer la sécurité routière du véhicule.

Transport

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

Remarque

Risque d'incendie Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

– Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.

– Arrêter le moteur.
– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**.
– Bloquer la moto avec des bandes de serrage ou d'autres dispositifs de fixation adaptés pour l'empêcher de tomber ou de rouler accidentellement.

Environnement

La conduite en moto est un sport fantastique et nous vous souhaitons naturellement d'en profiter un maximum. Cependant, ce sport peut avoir des répercussions potentielles sur l'environnement et être source de conflits avec des tiers. Une utilisation responsable de la moto permet toutefois d'éviter de tels problèmes et conflits. Afin de ne pas mettre en danger l'avenir du sport moto, s'assurer que l'utilisation de la moto soit conforme à la loi et respecte l'environnement ainsi que les droits d'autrui.

Remarques/messages d'avertissement

Respecter impérativement les remarques/avertissements indiqués.

Info

Sur le véhicule ont été apposés différents autocollants comportant des remarques utiles et des avertissements. Ne jamais ôter les autocollants. En l'absence de ces autocollants, le conducteur et les tiers ne sont plus à même de détecter certains dangers. Le risque de blessure est alors accru.

Niveaux de danger

Danger

Remarque relative à un danger entraînant immédiatement et avec certitude des blessures graves irréversibles, voire mortelles si les mesures de précaution correspondantes ne sont pas mises en place.

Avertissement

Remarque concernant un danger qui peut entraîner la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Attention

Remarque concernant un danger qui peut éventuellement entraîner des blessures légères lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Remarque

Remarque concernant un danger qui entraîne de graves dommages sur les machines ou sur le matériel lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

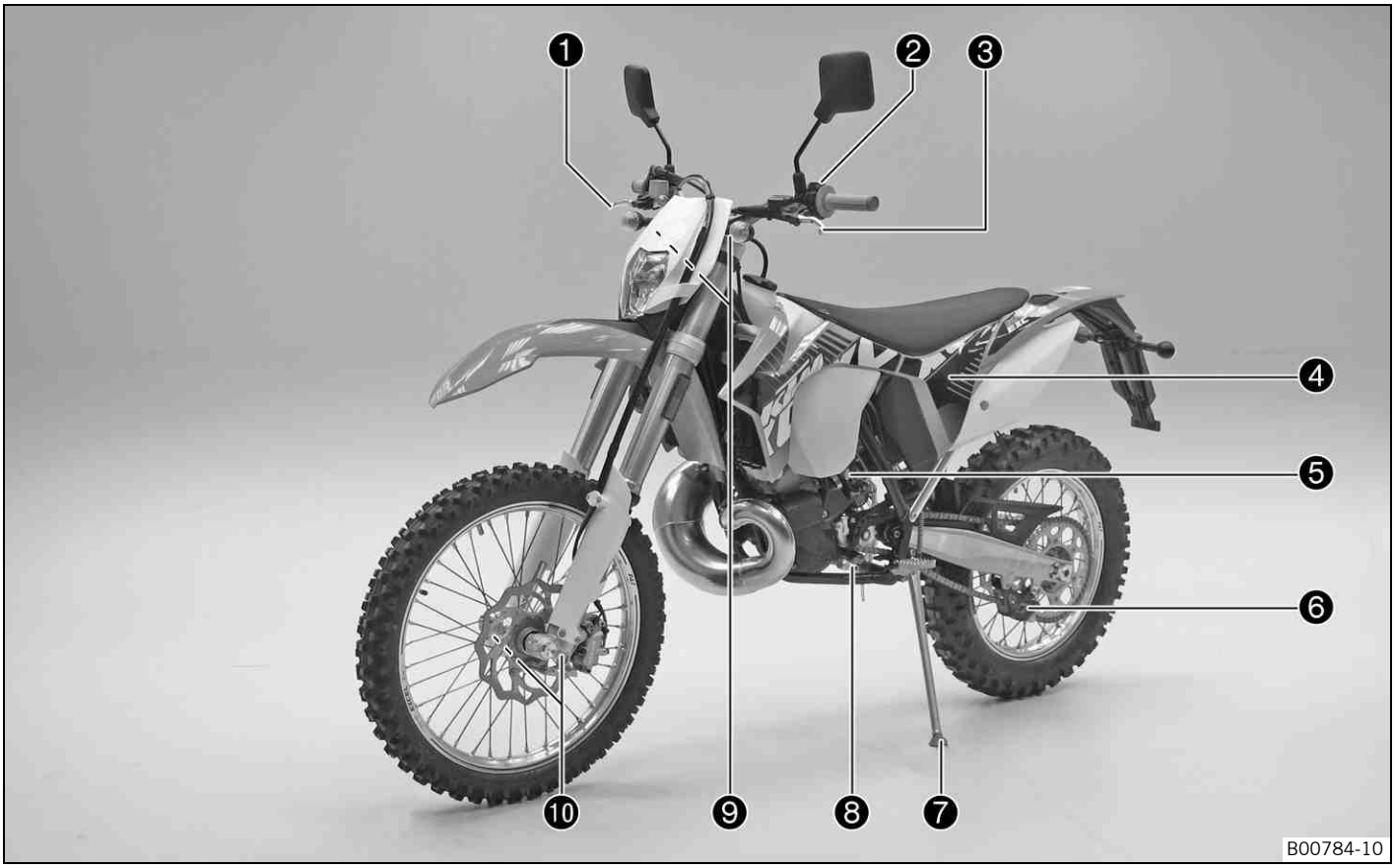
Avertissement

Remarque relative à un danger affectant l'environnement si les mesures de précaution correspondantes ne sont pas mises en place.

Manuel d'utilisation

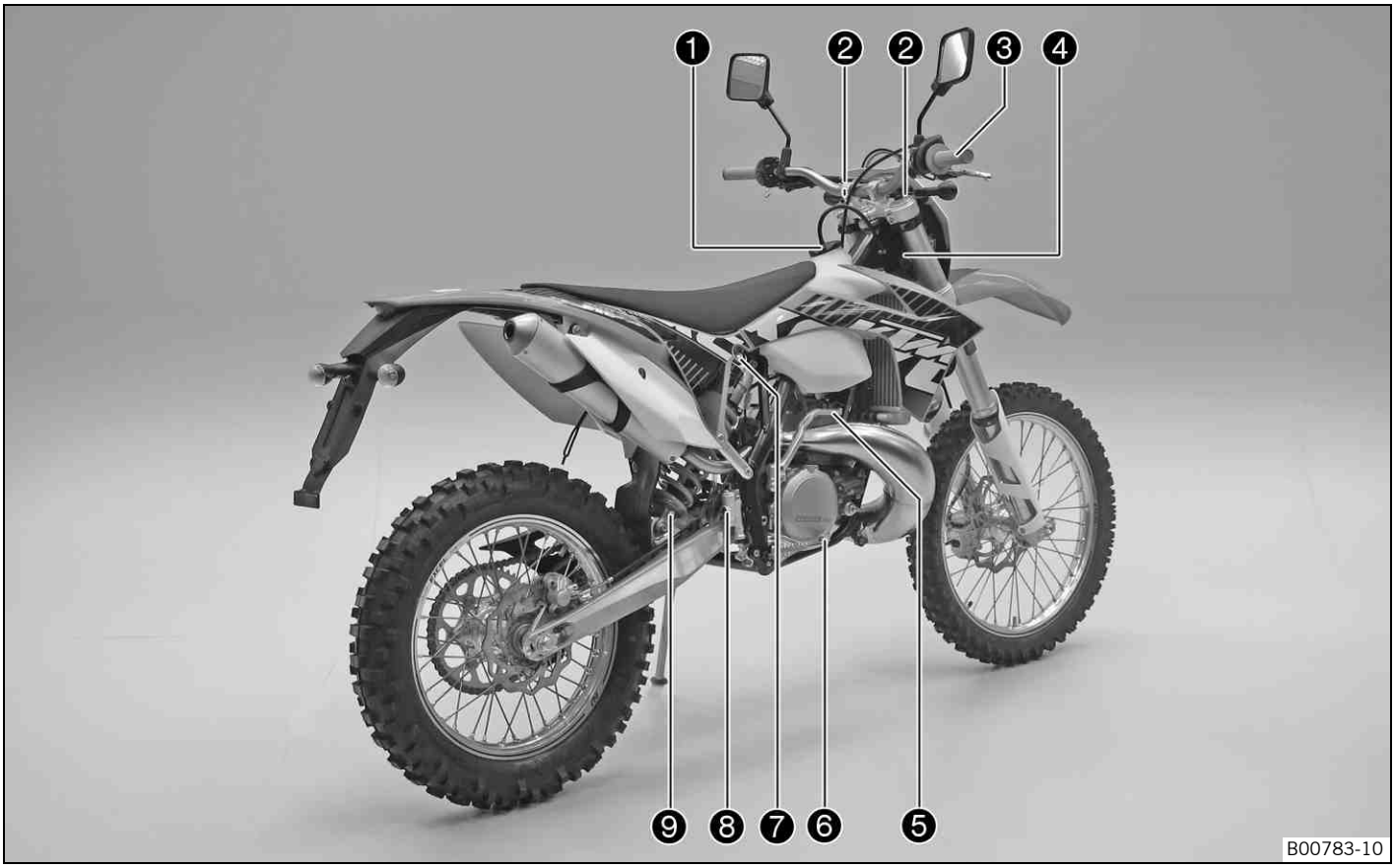
– Veiller impérativement à lire ce manuel d'utilisation avec attention et dans son intégralité avant de prendre la route pour la première fois avec cette moto. Il comporte de nombreuses informations et conseils qui faciliteront l'utilisation et le maniement de la moto. Il permet d'apprendre comment régler la moto pour qu'elle réponde au mieux aux besoins de l'utilisateur et comment éviter les blessures. En outre, le présent manuel contient des informations importantes sur la maintenance de la moto.
– Le manuel d'utilisation est un élément important faisant partie intégrante de la moto. Il doit être remis au nouveau propriétaire lors de la vente de cette dernière.

Vue du véhicule avant gauche (désignation simplifiée)



1	Poignée de frein à main (☛ p. 12)
2	Bouton de masse (☛ p. 12)
3	Levier d'embrayage (☛ p. 12)
4	Couvercle de boîtier de filtre à air
5	Robinet d'essence (☛ p. 22)
6	Guide-chaîne
7	Béquille latérale (☛ p. 24)
8	Sélecteur (☛ p. 23)
9	Réglage à la détente de la fourche
10	Réglage de la compression de la fourche

Vue du véhicule arrière droite (désignation simplifiée)

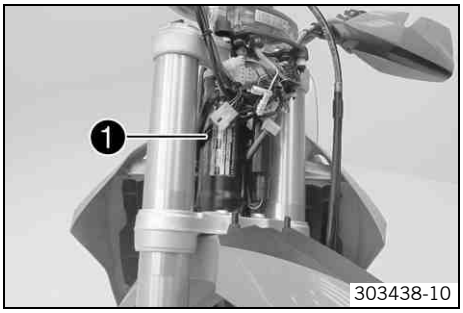


1	Bouchon du réservoir
2	Vis de purge bras de fourche
3	Poignée des gaz (☛ p. 12)
4	Numéro de châssis (☛ p. 10)
5	Kick (☛ p. 23)
6	Pédale de frein arrière (☛ p. 23)
7	Réglage de la compression de l'amortisseur
8	Regard du liquide de frein, à l'arrière
9	Réglage à la détente de l'amortisseur

Numéro de châssis

(XC-W)

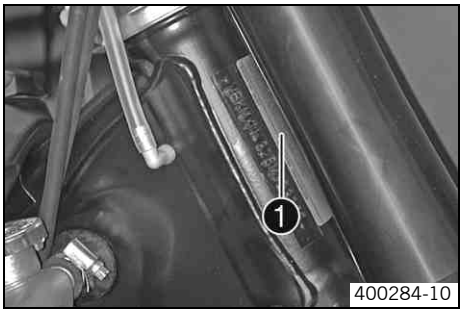
Le numéro de châssis ❶ est gravé sur la tête de direction de droite.



(toutes les EXC)

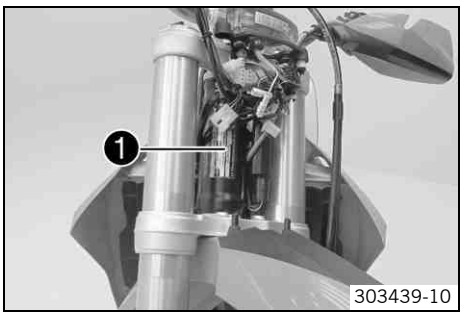
Le numéro de châssis ❶ est gravé sur la tête de direction de droite.

Plaque signalétique



(XC-W)

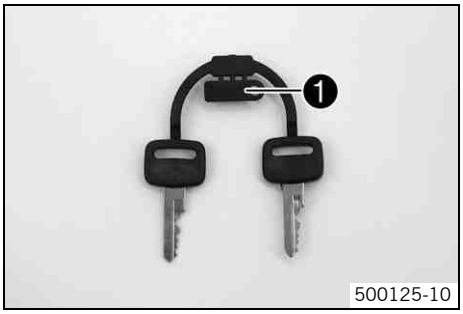
La plaque signalétique ❶ est placée à l'avant de la tête de direction.



(toutes les EXC)

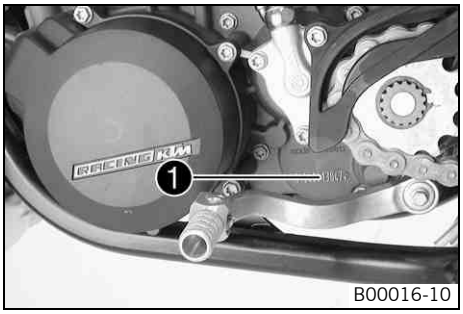
La plaque signalétique ❶ est placée à l'avant de la tête de direction.

Numéro de clé (toutes les EXC)



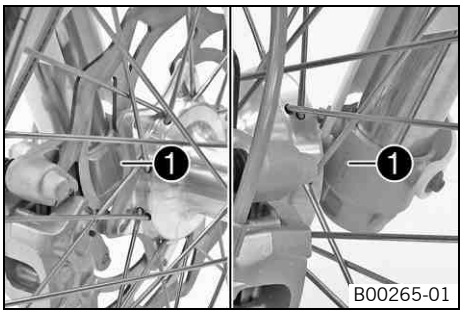
Le numéro de la clé ❶ du verrou de direction est gravé dans le raccord reliant la clé à son double.

Numéro de moteur



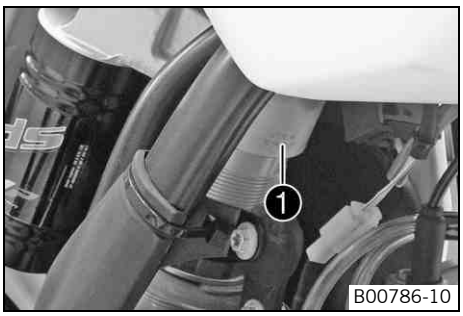
Le numéro de moteur ❶ est frappé à froid sur le coté gauche du moteur, sous le pignon de chaîne.

Référence de la fourche



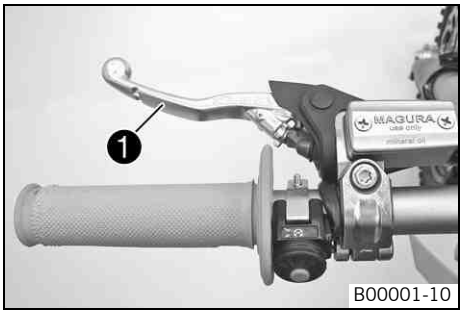
La référence de la fourche ❶ est gravée sur la partie interne de la fixation de l'axe de roue avant.

Référence de l'amortisseur



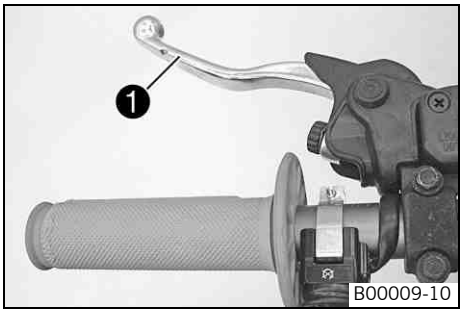
La référence de l'amortisseur ❶ est estampée sur la partie supérieure de l'amortisseur, au-dessus de l'écrou de réglage, côté moteur.

Levier d'embrayage



(Tous les modèles 125/200)

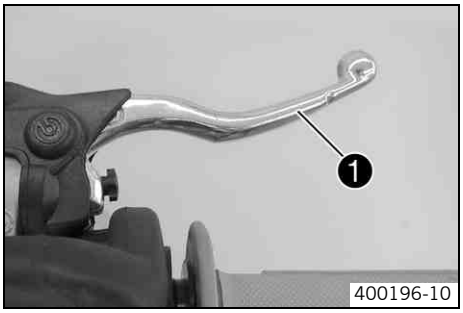
Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.



(Tous les modèles 250/300)

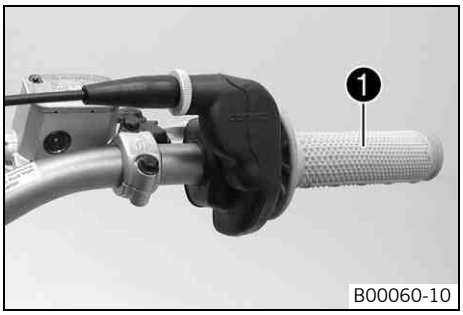
Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.

Poignée de frein à main



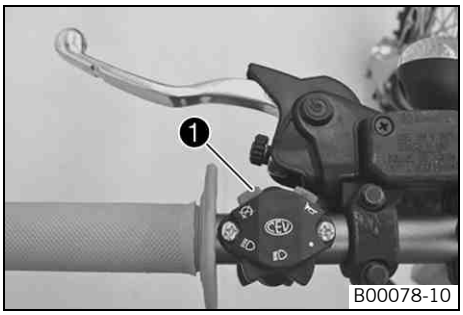
Le levier de frein à main ❶ se trouve sur le côté droit du guidon.
Le levier de frein à main permet d'actionner le frein avant.

Poignée des gaz



La poignée des gaz ❶ est située à droite du guidon.

Bouton de masse (toutes les EXC)

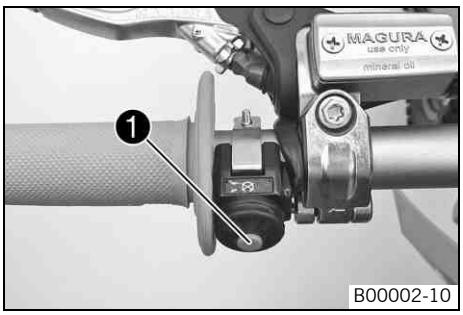


Le bouton de masse ❶ est situé sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton de masse ⊠ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ⊠ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

Bouton de masse (XC-W)

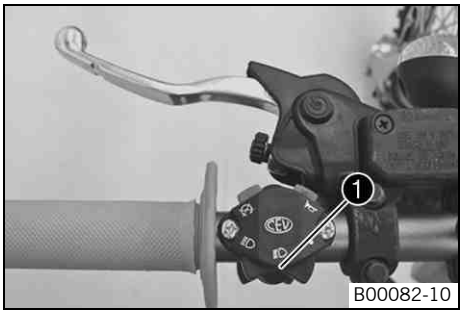


Le bouton de masse ❶ est situé sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton de masse ⊠ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ⊠ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

Contacteur de l'éclairage (toutes les EXC)

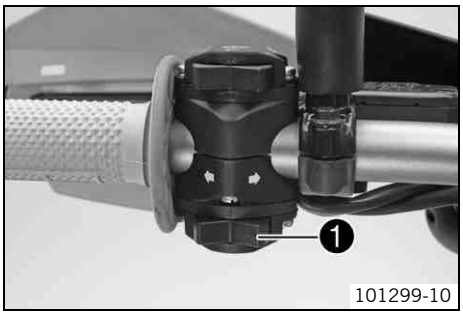


Le contacteur de l'éclairage ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon.

États possibles

●	Pas d'éclairage – Contacteur de l'éclairage poussé vers la droite. Dans cette position, l'éclairage est éteint.
	Feu de croisement – Contacteur de l'éclairage en position médiane. Dans cette position, le feu de croisement et le feu arrière sont allumés.
	Feu de route – Contacteur de l'éclairage poussé vers la gauche. Dans cette position, le feu de route et le feu arrière sont allumés.

Bouton de clignotants (toutes les EXC)

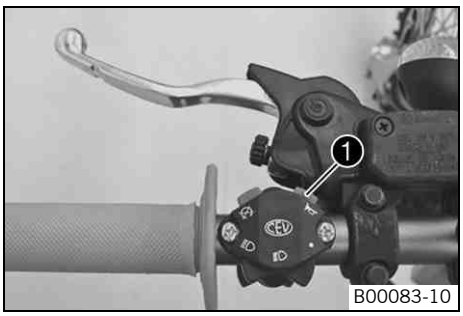


Le bouton de clignotants ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon.

États possibles

	Clignotant désactivé – Bouton de clignotants en position médiane.
⬅	Clignotant gauche activé – Bouton de clignotants poussé vers la gauche.
➡	Clignotant droit activé – Bouton de clignotants poussé vers la droite.

Bouton d'avertisseur sonore (toutes les EXC)

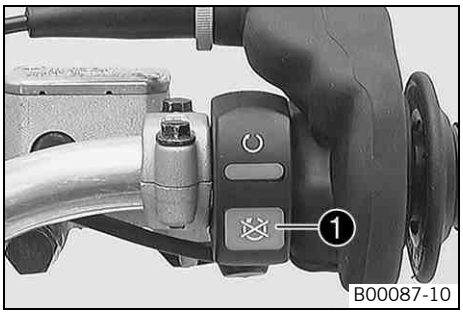


Le bouton d'avertisseur sonore ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton d'avertisseur sonore ⌓ en position de base
- Bouton d'avertisseur sonore ⌓ enfoncé – Dans cette position, ce bouton actionne l'avertisseur sonore.

Bouton d'arrêt d'urgence (200 EXC AUS)

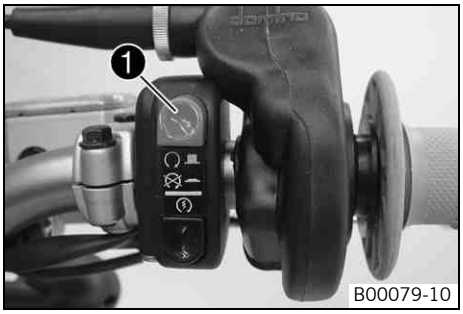


Le bouton d'arrêt d'urgence ❶ est situé à droite du guidon.

États possibles

	Allumage désactivé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.
	Allumage activé – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.

Bouton d'arrêt d'urgence (250/300 EXC AUS)

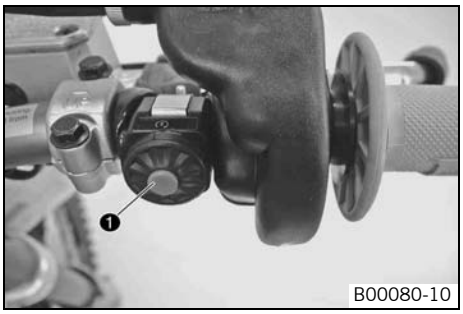


Le bouton d'arrêt d'urgence ❶ est situé à droite du guidon.

États possibles

	Allumage désactivé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.
	Allumage activé – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.

Bouton de démarrage (250/300 EXC EU, EXC SIX DAYS, 250/300 XC-W)

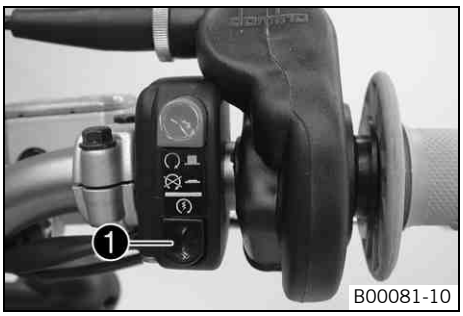


Le bouton de démarrage ❶ est situé à droite du guidon.

États possibles

- Bouton de démarrage Ⓢ en position de base
- Bouton de démarrage Ⓢ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

Bouton de démarrage (250/300 EXC AUS)

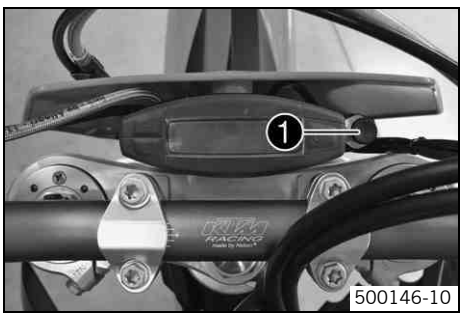


Le bouton de démarrage ❶ est situé à droite du guidon.

États possibles

- Bouton de démarrage Ⓢ en position de base
- Bouton de démarrage Ⓢ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

Contacteur de l'éclairage (XC-W)



Le contacteur de l'éclairage ❶ est situé à droite du compteur de vitesse.

États possibles

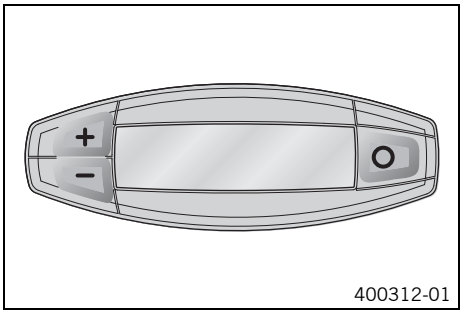
- À la livraison, le contacteur de l'éclairage est sans fonction – Il peut servir au montage ultérieur d'une installation d'éclairage.

Vue d'ensemble des témoins (toutes les EXC)

États possibles

	Le témoin du feu de route s'allume en bleu – Le feu de route est allumé.
	Le témoin des clignotants clignote en vert – Le clignotant est allumé.

Compteur de vitesse

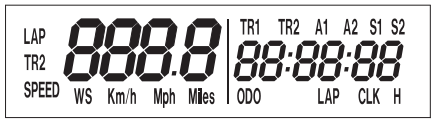


400312-01

– La touche O permet de passer d'un mode d'affichage à l'autre ou d'accéder à l'un des menus Setup.
– La touche + permet la commande des diverses fonctions.
– La touche − permet la commande des diverses fonctions.

Info
À la livraison, seuls les modes d'affichage **SPEED/H** et **SPEED/ODO** sont activés.

Activation et test du compteur de vitesse



400313-01

Activation du compteur de vitesse
Le compteur de vitesse est activé lorsqu'une touche est actionnée ou lorsque le capteur de vitesse de rotation des roues envoie un signal.

Test de l'écran
Lors du test de fonctionnement de l'écran, tous les segments d'affichage s'allument un instant.

400314-01

WS (wheel size)
À l'issue du test de fonctionnement de l'écran, le système affiche brièvement le développement de la roue **WS** (wheel size).

Info
Le nombre 2205 mm correspond à une roue avant de 21" avec le pneu d'origine.

Ensuite, l'affichage bascule de nouveau vers le mode précédemment sélectionné.

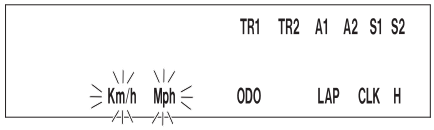
Bouton tripmaster

(Option : Bouton tripmaster)
Le bouton tripmaster permet de commander les fonctions du compteur de vitesse à partir du guidon.

Info
Le bouton tripmaster est disponible en option.

Régler sur kilomètres ou sur miles

Info
Lors d'un changement d'unité, la valeur **ODO** est conservée et convertie en conséquence.
Les valeurs **TR1**, **TR2**, **A1**, **A2** et **S1** sont effacées en cas de changement.



400329-01

Condition
La moto est à l'arrêt.

– Presser brièvement la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
– Presser 3 à 5 secondes la touche O.
  ✓ Le menu Setup apparaît et les fonctions activées s'affichent.
– Presser la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **Km/h**/**Mph** clignote à l'écran.

Régler sur Km/h
– Presser la touche +.

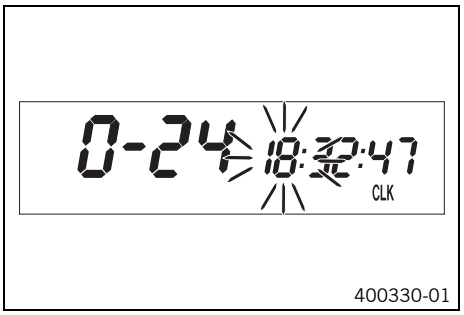
Régler sur Mph
– Presser la touche −.

– Presser 3 à 5 secondes la touche O.

✓ Les réglages sont enregistrés et le menu Setup se ferme.

Info
Si pendant 20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou que le capteur de vitesse de rotation des roues n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

Régler l'heure



Condition
La moto est à l'arrêt.

– Presser brièvement la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.
– Presser 3 à 5 secondes la touche O.

✓ L'heure affichée clignote.

– Régler l'affichage de l'heure avec la touche + ou la touche −.
– Presser brièvement la touche O.

✓ Le segment affiché suivant clignote et peut être réglé.

– Une pression de la touche + et de la touche − permet de régler les segments suivants de la même manière que ceux de l'heure affichés.

Info
Les secondes peuvent uniquement être mises à zéro.

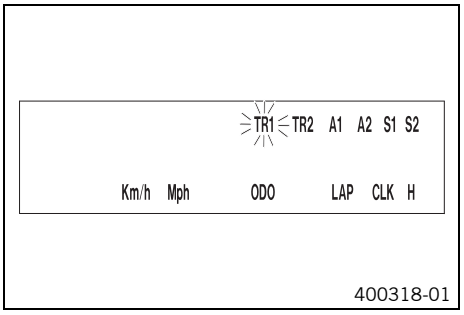
– Presser 3 à 5 secondes la touche O.

✓ Les réglages sont enregistrés et le menu Setup se ferme.

Info
Si pendant 20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou que le capteur de vitesse de rotation des roues n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

Régler les fonctions de tachymètre

Info
Au moment de la livraison, seuls les modes d'affichage **SPEED/H** et **SPEED/ODO** sont activés.



Condition
La moto est à l'arrêt.

– Presser brièvement la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
– Presser 3 à 5 secondes la touche O.

✓ Le menu Setup s'affiche et les fonctions activées apparaissent à l'écran.

– Appuyer brièvement la touche pour O accéder à la fonction souhaitée.

✓ La fonction sélectionnée clignote.

Activer la fonction

– Presser la touche +.

✓ Le symbole reste affiché à l'écran et l'affichage passe à la fonction suivante.

Désactiver la fonction

– Presser la touche −.

✓ Le symbole disparaît de l'écran et l'affichage passe à la fonction suivante.

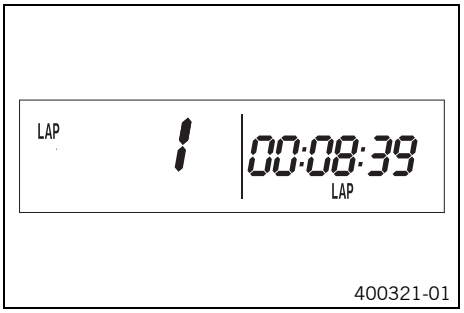
– Activer ou désactiver toutes les fonctions souhaitées.
– Presser 3 à 5 secondes la touche O.

✓ Les réglages sont enregistrés et le menu Setup fermé.

Info
Si aucune touche n'est actionnée dans les 20 secondes qui suivent ou si aucune impulsion n'est donnée par le capteur de vitesse de rotation des roues, les réglages sont enregistrés automatiquement et le menu Setup fermé.

Interroger le temps au tour

Info
Cette fonction n'est disponible qu'à l'issue d'un arrêt des temps au tour.

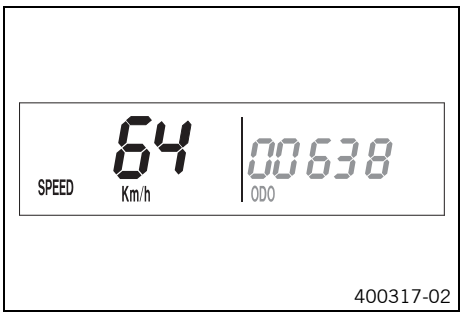


Condition
La moto est à l'arrêt.

– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.
– Presser brièvement la touche ○.
  ✓ **LAP 1** est affiché à gauche de l'écran.
– La touche + permet d'interroger les tours 1 à 10.
– Touche − sans fonction.
– Presser brièvement la touche ○.
  ✓ Mode d'affichage suivant

Info
À la réception d'un signal provenant du capteur de vitesse de rotation des roues, le côté gauche de l'écran repasse en mode **SPEED**.

Mode d'affichage SPEED (vitesse)



– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **SPEED** apparaisse à gauche de l'écran.

En mode d'affichage **SPEED**, le système affiche la vitesse actuelle.
La vitesse actuelle peut être affichée en **Km/h** ou en **Mph**.

Info
Procéder au réglage en fonction du pays.
Dès la réception d'un signal provenant de la roue avant, le côté gauche de l'écran du compteur électronique passe en mode **SPEED** et affiche la vitesse actuelle.

Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation)

Condition
- La moto est à l'arrêt.

– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.

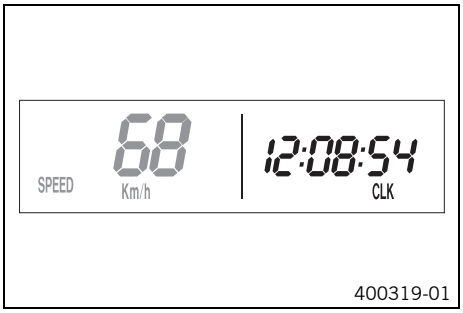
En mode d'affichage **H**, le système affiche les heures d'utilisation du moteur.
Le compteur d'heures d'utilisation enregistre la durée totale de conduite.

Info
Le compteur d'heures d'utilisation est nécessaire au respect des intervalles entre les révisions.
Si le compteur électronique est en mode d'affichage **H** au démarrage, il passe automatiquement en mode d'affichage **ODO**.
Le mode d'affichage **H** disparaît pendant le trajet.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	L'affichage passe au menu Setup des fonctions du compteur électronique.

Presser brièvement la touche O.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/CLK (heure)



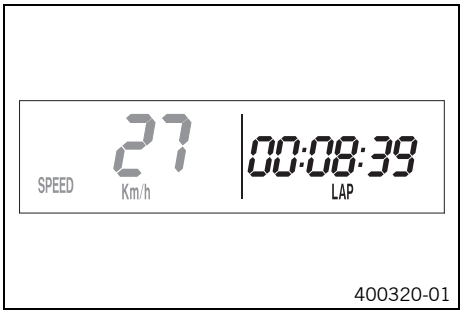
400319-01

– Presser brièvement la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **CLK** l'heure est indiquée.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche O.	L'affichage passe au menu Setup de l'horloge.
Presser brièvement la touche O.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour)



400320-01

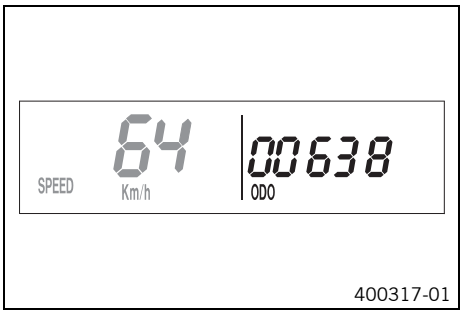
– Presser brièvement la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **LAP**, le chronomètre permet d'enregistrer jusqu'à 10 temps au tour.

Info
Si le temps au tour continue de s'écouler à l'issue d'une pression de la touche −, 9 espaces mémoire sont occupés.
Le tour 10 doit être arrêté à l'aide de la touche +.

Presser la touche +.	Lance et arrête le chronomètre.
Presser la touche −.	Arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre.
Presser 3 à 5 secondes la touche O.	Le chronomètre et le temps au tour sont remis à zéro.
Presser brièvement la touche O.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre)



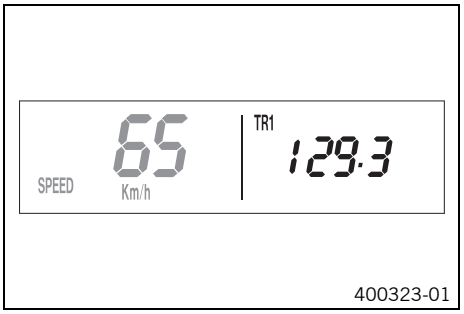
400317-01

– Presser brièvement la touche O de manière répétée jusqu'à ce que **ODO** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **ODO** la distance parcourue est indiquée.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche O.	–
Presser brièvement la touche O.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/TR1 (tripmaster 1)



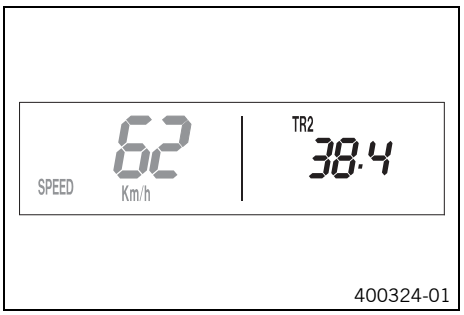
– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **TR1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

Le **TR1** (tripmaster 1) est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9.
Il permet d'indiquer la distance d'une étape ou entre deux pleins d'essence.
TR1 est couplé à **A1** (vitesse moyenne 1) et **S1** (chronomètre 1).

Info
Lors d'un dépassement de 999,9, les valeurs **TR1**, **A1** et **S1** sont automatiquement remises à 0,0.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	Les valeurs affichées pour **TR1**, **A1** et **S1** sont mises à 0,0.
Presser brièvement la touche ○.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/TR2 (tripmaster 2)



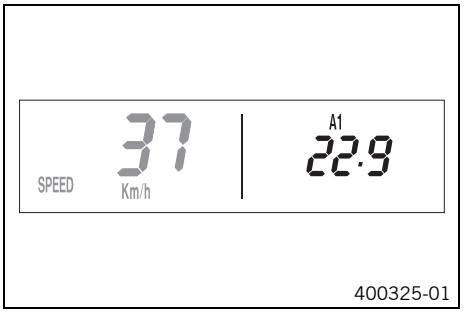
– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **TR2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

Le **TR2** (tripmaster 2) est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9.
La valeur affichée peut être modifiée à l'aide des touches + et touches −. Cette fonction est très intéressante lors d'un trajet d'après un road-book.

Info
La valeur **TR2** peut également être rectifiée manuellement pendant le trajet à l'aide de la touche + et de la touche −.
Lors d'un dépassement de 999,9, la valeur **TR2** est remise automatiquement à 0,0.

Presser la touche +.	Augmente la valeur **TR2**.
Presser la touche −.	Réduit la valeur **TR2**.
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	Efface les valeurs **TR2**.
Presser brièvement la touche ○.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1)

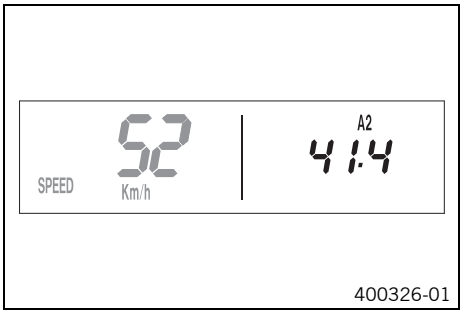


– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **A1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

A1 (vitesse moyenne 1) indique la vitesse moyenne calculée à partir de **TR1** (tripmaster 1) et **S1** (chronomètre 1).
Le calcul de cette valeur démarre au premier signal reçu du capteur de vitesse de rotation des roues et s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	Les valeurs affichées pour **TR1**, **A1** et **S1** sont mises à 0,0.
Presser brièvement la touche ○.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2)



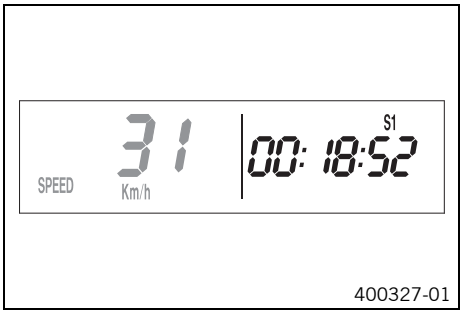
– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **A2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

A2 (vitesse moyenne 2) indique la vitesse moyenne calculée à partir de la vitesse actuelle lorsque le chronomètre **S2** (chronomètre 2) est lancé.

Info
La valeur affichée peut différer de la vitesse moyenne effective lorsque **S2** n'a pas encore été arrêté à l'issue du trajet.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	–
Presser brièvement la touche ○.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1)

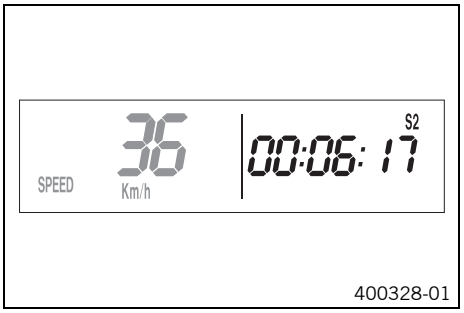


– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **S1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

S1 (chronomètre 1) indique le temps écoulé sur la base de **TR1** et est relancé dès que le capteur de vitesse de rotation des roues envoie un signal.
Le calcul de cette valeur démarre au premier signal reçu du capteur de vitesse de rotation des roues et s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

Presser la touche +.	Sans fonction
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	Les valeurs affichées pour **TR1**, **A1** et **S1** sont mises à 0,0.
Presser brièvement la touche ○.	Mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2)



– Presser brièvement la touche ○ de manière répétée jusqu'à ce que **S2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

S2 (chronomètre 2) est un chronomètre manuel.
Quand **S2** fonctionne à l'arrière-plan, **S2** clignote sur l'écran du compteur électronique.

Presser la touche +.	Démarre et arrête **S2**.
Presser la touche −.	Sans fonction
Presser 3 à 5 secondes la touche ○.	Les valeurs affichées pour **S2** et **A2** sont mises à 0,0.
Presser brièvement la touche ○.	Mode d'affichage suivant

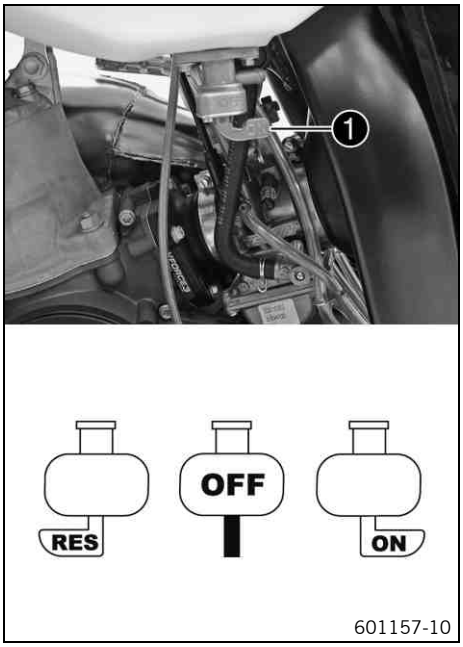
Vue d'ensemble des fonctionnalités

Affichage	**Presser la touche +.**	**Presser la touche −.**	**Presser 3 à 5 secondes la touche ○.**	**Presser brièvement la touche ○.**
Mode d'affichage **SPEED/H** (heures d'utilisation)	Sans fonction	Sans fonction	L'affichage passe au menu Setup des fonctions du compteur électronique.	Mode d'affichage suivant

Vue d'ensemble des fonctionnalités				
Affichage	**Presser la touche +.**	**Presser la touche −.**	**Presser 3 à 5 secondes la touche ○.**	**Presser brièvement la touche ○.**
Mode d'affichage **SPEED/CLK** (heure)	Sans fonction	Sans fonction	L'affichage passe au menu Setup de l'horloge.	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/LAP** (temps au tour)	Lance et arrête le chronomètre.	Arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre.	Le chronomètre et le temps au tour sont remis à zéro.	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/ODO** (odomètre)	Sans fonction	Sans fonction	–	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/TR1** (tripmaster 1)	Sans fonction	Sans fonction	Les valeurs affichées pour **TR1**, **A1** et **S1** sont mises à 0,0.	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/TR2** (tripmaster 2)	Augmente la valeur **TR2**.	Réduit la valeur **TR2**.	Efface les valeurs **TR2**.	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/A1** (vitesse moyenne 1)	Sans fonction	Sans fonction	Les valeurs affichées pour **TR1**, **A1** et **S1** sont mises à 0,0.	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/A2** (vitesse moyenne 2)	Sans fonction	Sans fonction	–	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/S1** (chronomètre 1)	Sans fonction	Sans fonction	Les valeurs affichées pour **TR1**, **A1** et **S1** sont mises à 0,0.	Mode d'affichage suivant
Mode d'affichage **SPEED/S2** (chronomètre 2)	Démarre et arrête **S2**.	Sans fonction	Les valeurs affichées pour **S2** et **A2** sont mises à 0,0.	Mode d'affichage suivant

Aperçu des conditions et des possibilités d'activation		
Affichage	**La moto est à l'arrêt.**	**Menu activable**
Mode d'affichage **SPEED/H** (heures d'utilisation)	•	
Mode d'affichage **SPEED/CLK** (heure)		•
Mode d'affichage **SPEED/LAP** (temps au tour)		•
Mode d'affichage **SPEED/TR1** (tripmaster 1)		•
Mode d'affichage **SPEED/TR2** (tripmaster 2)		•
Mode d'affichage **SPEED/A1** (vitesse moyenne 1)		•
Mode d'affichage **SPEED/A2** (vitesse moyenne 2)		•
Mode d'affichage **SPEED/S1** (chronomètre 1)		•
Mode d'affichage **SPEED/S2** (chronomètre 2)		•

Robinet d'essence



Le robinet d'essence est situé sur le côté gauche du réservoir de carburant.
La poignée ❶ du robinet d'essence permet d'ouvrir ou de fermer l'arrivée d'essence du carburateur.

États possibles

- Alimentation en carburant fermée **OFF** – Aucun carburant ne s'écoule du réservoir vers le carburateur.
- Alimentation en carburant ouverte **ON** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir se vide jusqu'à la réserve.
- Alimentation en carburant de réserve ouverte **RES** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir se vide complètement.

Ouvrir le bouchon du réservoir

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.

– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

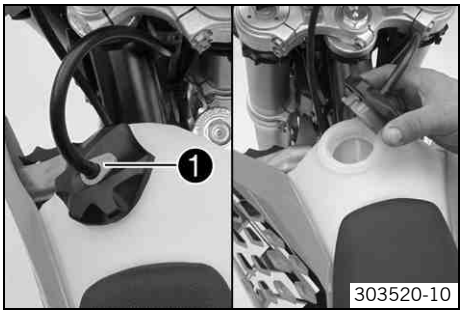
Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Avertissement

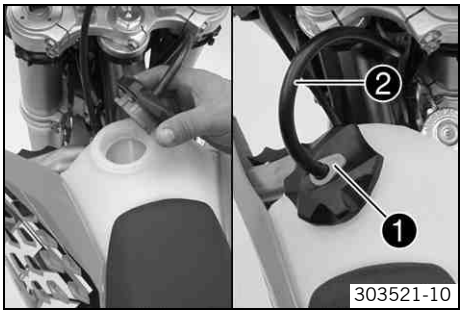
Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.



– Appuyer sur le bouton de déverrouillage ❶, tourner le bouchon du réservoir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirer vers le haut.

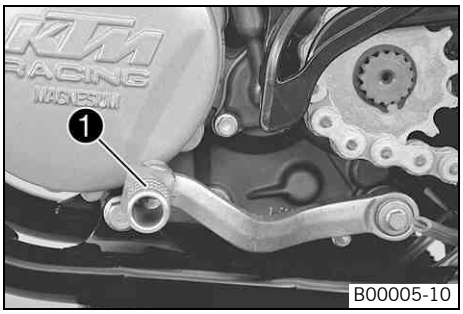
Fermer le bouchon du réservoir



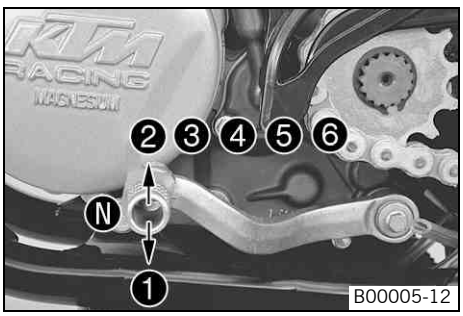
– Placer le bouchon du réservoir et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de déverrouillage ❶ s'enclenche.

Info
Poser le tuyau d'aération du réservoir de carburant ❷ sans le plier.

Sélecteur

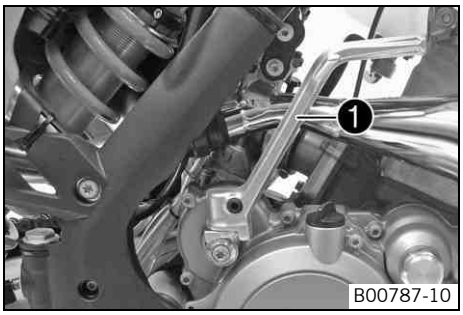


Le sélecteur ❶ est installé sur le côté gauche du moteur.



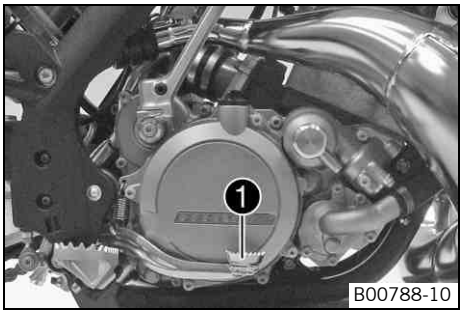
La position des rapports est indiquée sur la figure.
Le point mort, ou position neutre, se situe entre le 1er et le 2e rapport.

Kick



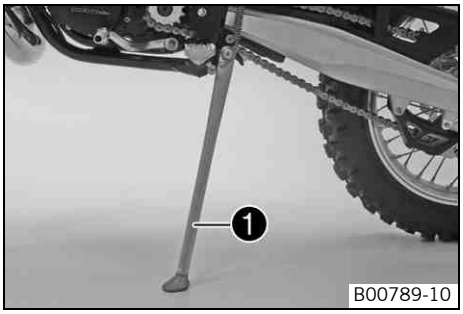
Le kick ❶ est situé à droite du moteur. La partie supérieure pivote.

Pédale de frein arrière

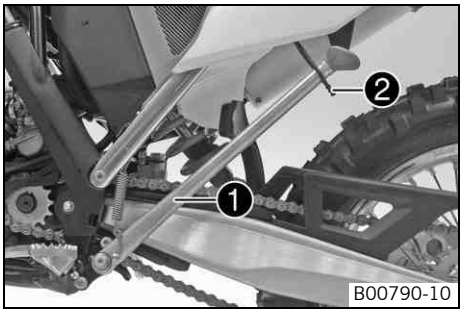


La pédale de frein arrière ❶ se trouve devant le repose-pied de droite.
La pédale de frein arrière permet d'actionner le frein arrière.

Béquille latérale



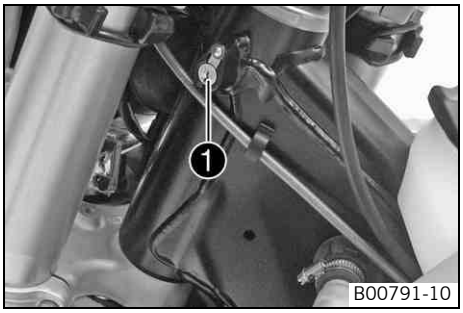
La béquille latérale ❶ se trouve du côté gauche de la moto.



La béquille latérale permet de reposer la moto.

Info
La béquille latérale ❶ doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc ❷.

Verrouillage de la direction (toutes les EXC)



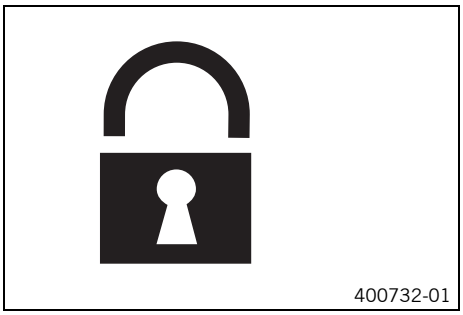
Le verrouillage de la direction ❶ se situe à gauche sur la tête de direction.
Le verrouillage permet de bloquer la direction. Il empêche de piloter la moto et donc de la conduire.

Verrouiller la direction (toutes les EXC)

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

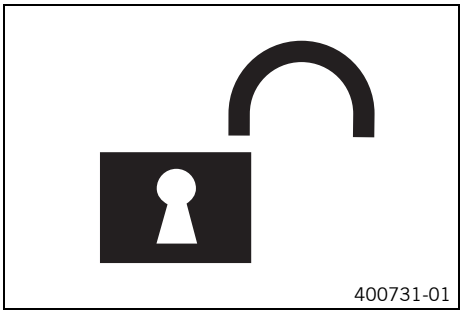


– Arrêter le véhicule.
– Tourner le guidon complètement à droite.
– Introduire la clé dans le verrouillage de la direction et la tourner vers la gauche, puis l'enfoncer et la tourner vers la droite. Retirer la clé.

✓ L'antivol empêche tout mouvement du guidon.

Info
Ne jamais laisser la clé dans le verrouillage de direction.

Déverrouiller la direction (toutes les EXC)



– Introduire la clé dans le verrouillage de direction et la tourner vers la gauche, puis la retirer et tourner vers la droite. Retirer la clé.

✓ Il est à nouveau possible de tourner le guidon.

Info

Ne jamais laisser la clé dans le verrouillage de direction.

Consignes pour la première mise en service

Danger
Risque d'accident Danger en cas d'incapacité à conduire.

– Ne pas mettre le véhicule en marche lorsque vous êtes sous l'emprise de l'alcool, de médicaments ou de drogues ou encore si vous n'êtes pas physiquement ou psychiquement en état de conduire.

Avertissement
Risque de blessures Ne pas porter de vêtements de protection ou porter des vêtements de protection abîmés constitue un risque pour la sécurité.

– Porter en toutes circonstances des vêtements de protection (casques, bottes, gants, pantalon et veste munis de protections pour les articulations). N'utiliser que des vêtements de protection en parfait état et qui correspondent aux directives légales.

Avertissement
Risque de chute Dégradation du comportement sur route due à une différence de structure de pneu à l'avant et à l'arrière.

– Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil afin d'éviter toute perte de contrôle du véhicule.

Avertissement
Risque d'accident Comportement sur route critique en raison d'une conduite inadaptée.

– Adapter la vitesse en fonction de l'état du revêtement de la route et des aptitudes personnelles.

Avertissement
Risque d'accident Risque d'accident dû au transport d'un passager.

– La moto n'a pas été conçue pour transporter un passager. Ne pas transporter de passager.

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si la pédale de frein arrière n'est pas relâchée, les plaquettes de frein viennent frotter sans cesse. Le frein de roue arrière risque de tomber en panne suite à une surchauffe. Enlever le pied de la pédale de frein arrière lorsque vous ne freinez pas.

Avertissement
Risque d'accident Comportement instable.

– Ne pas dépasser le poids total autorisé ni la charge sur axe maximale.

Avertissement
Risque de vol Utilisation par des personnes non autorisées.

– Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.

Info
Noter que l'utilisation de la moto peut gêner d'autres personnes en cas de bruit excessif.

– S'assurer que les travaux de « Contrôle à livraison du véhicule » ont bien été effectués par un atelier KTM agréé.
  ✓ Le certificat de livraison et le carnet d'entretien sont délivrés à la remise du véhicule.
– Avant la première utilisation, lire attentivement et intégralement le manuel d'utilisation.
– Se familiariser avec les éléments de commande.
– Régler la position de base du levier d'embrayage. (☛ p. 68)

(XC-W)
– Régler la position de base du levier de frein à main. (☛ p. 71)

(toutes les EXC)
– Régler la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 71)
– Régler la position de base de la pédale de frein arrière. 🔧 (☛ p. 75)
– Régler la position de base du sélecteur. 🔧 (☛ p. 98)
– Tester et se familiariser avec la manipulation et les réactions de la moto sur un terrain approprié avant d'entreprendre un long trajet.

Info
Il est conseillé de pratiquer le sport tout-terrain en compagnie d'un autre conducteur dans le but de pouvoir s'entraider en cas de problème.

– En guise de test et pour se familiariser avec la moto, rouler dans un premier temps à vitesse réduite debout sur les repose-pied.
– Ne pas se lancer sur des pistes qui dépassent les capacités et l'expérience.
– Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pied.
– En cas de transport de bagages, les arrimer fiablement, le plus près possible du centre du véhicule, et répartir les charges harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière.

Info
Les motos réagissent de manière très sensible à toute modification de la répartition des charges.

– Le poids total maximum autorisé et les charges maximales autorisées sur les axes doivent être respectés.

Indications prescrites

Poids total roulant autorisé	335 kg (739 lb.)
Charge maximale admissible sur l'axe avant	145 kg (320 lb.)
Charge maximale admissible sur l'axe arrière	190 kg (419 lb.)

– Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 83)

Info
La tension des rayons doit être contrôlée au bout d'une demi-heure de fonctionnement.

– Roder le moteur.

Roder le moteur

– Pendant la phase de rodage, ne pas dépasser la puissance du moteur indiquée.

Indications prescrites

Puissance moteur maximale	
Au cours des 3 premières heures d'utilisation	< 70 %
Au cours des 5 premières heures d'utilisation	< 100 %

– Éviter de rouler à plein régime !

Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles

Info
Une utilisation des motos dans des conditions rendues difficiles risque d'entraîner une usure plus importante de composants comme la chaîne ou le frein. De ce fait, il est possible que certains travaux de maintenance ou le remplacement de pièces usées doivent être réalisés avant que l'usure limite indiquée dans le plan d'entretien n'ait été atteinte.

– Calfeutrer le boîtier du filtre à air.

Conseil
Les bords du boîtier du filtre à air doivent être colmatés pour empêcher la pénétration de l'eau.

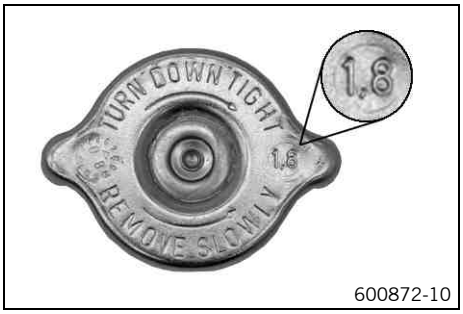
– Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. (☛ p. 58)

Info
Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

– Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée. (☛ p. 68)
– Vérifier les fiches électriques (humidité, corrosion, fixation).
  » En présence d'humidité, de corrosion ou de dommages :
    – Nettoyer, sécher les fiches et les remplacer si nécessaire.

Les conditions d'utilisation difficiles sont les suivantes :
– Trajets en sable sec. (☛ p. 28)
– Trajets en sable humide. (☛ p. 28)
– Trajets sur voies humides et boueuses. (☛ p. 29)
– Trajets à températures élevées et vitesse lente. (☛ p. 30)
– Trajets à faibles températures extérieures ou en cas de neige. (☛ p. 30)

Préparations pour les trajets en sable sec



600872-10

– Contrôler le bouchon de radiateur.

Valeur au niveau du bouchon de radiateur	1,8 bar (26 psi)

» Si la valeur mesurée ne correspond pas à la valeur prescrite :

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

– Remplacer le bouchon de radiateur.

600869-01

– Monter la protection du filtre à air contre la pénétration de poussière.

Protection du filtre à air contre la poussière (59006019000)

Info

Suivre les consignes de montage **KTM PowerParts**.

600871-01

– Monter la protection du filtre à air contre la pénétration de sable.

Protection du filtre à air contre le sable (59006022000)

Info

Suivre les consignes de montage **KTM PowerParts**.

– Adapter les gicleurs sur le carburateur et leur réglage.

Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

600868-01

– Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 131)

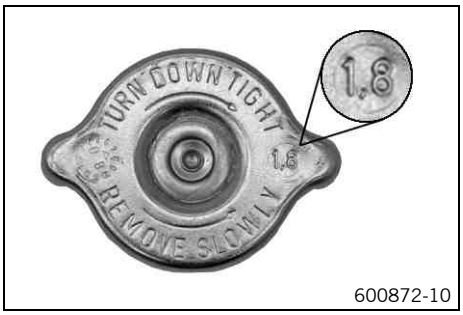
– Monter le pignon de la chaîne d'acier.

Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

– Nettoyer les ailettes du radiateur.
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur pliées.
– En cas de conduite régulière dans des milieux sablonneux, remplacer les pistons toutes les 10 heures d'utilisation.

Préparations pour les trajets en sable humide



600872-10

– Contrôler le bouchon de radiateur.

Valeur au niveau du bouchon de radiateur	1,8 bar (26 psi)

» Si la valeur mesurée ne correspond pas à la valeur prescrite :

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

– Remplacer le bouchon de radiateur.

600870-01

– Monter la protection du filtre à air contre la pénétration d'eau.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)

Info

Suivre les consignes de montage **KTM PowerParts**.

– Adapter les gicleurs sur le carburateur et leur réglage.

Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

600868-01

– Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 131)

– Monter le pignon de la chaîne d'acier.

Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

– Nettoyer les ailettes du radiateur.
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur pliées.
– En cas de conduite régulière dans des milieux sablonneux, remplacer les pistons toutes les 10 heures d'utilisation.

Travaux avant trajets sur voies humides et boueuses

600870-01

– Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

– Modifier les buses du carburateur et leur réglage.

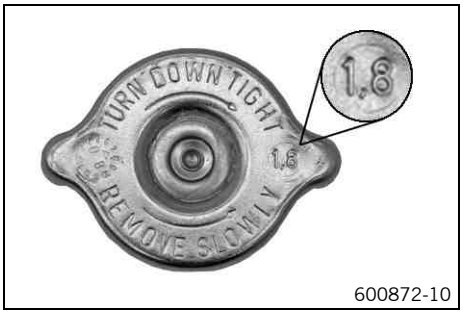
Info

L'atelier KTM agréé est compétent pour les recommandations relatives au carburateur.

600868-01

– Monter le pignon de chaîne d'acier.
– Nettoyer la moto. (☛ p. 104)
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.

Préparations aux trajets à températures élevées et vitesse lente



600872-10

– Contrôler le bouchon de radiateur.

Valeur au niveau du bouchon de radiateur	1,8 bar (26 psi)

» Si la valeur mesurée ne correspond pas à la valeur prescrite :

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

– Remplacer le bouchon de radiateur.

600868-01

– Adapter la démultiplication secondaire au trajet à parcourir.

Info

L'huile moteur s'échauffe rapidement lorsque l'embrayage est souvent actionné suite à une démultiplication secondaire trop longue.

– Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 131)

– Nettoyer les ailettes du radiateur.
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur pliées.
– Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 92)

Préparation pour les trajets à faibles températures extérieures ou en cas de neige

600870-01

– Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

– Modifier les buses du carburateur et leur réglage.

Info

L'atelier KTM agréé est compétent pour les recommandations relatives au carburateur.

Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service

Info
Contrôler l'état du véhicule et la sécurité de fonctionnement avant chaque trajet.
Pour fonctionner, le véhicule doit être en parfait état technique.

- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 100)
- Contrôler le circuit électrique.
- Vérifier le niveau de liquide de frein avant. (☛ p. 72)
- Contrôler le niveau de liquide de frein arrière. (☛ p. 76)
- Vérifier les plaquettes de frein avant. (☛ p. 73)
- Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☛ p. 77)
- Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 92)
- Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne. (☛ p. 61)
- Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (☛ p. 63)
- Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 62)
- Contrôler l'état des pneus. (☛ p. 82)
- Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 83)
- Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 83)
- Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche. (☛ p. 46)
- Purger les bras de fourche. (☛ p. 46)
- Contrôler le filtre à air.
- Contrôler le réglage et la souplesse de fonctionnement de tous les organes de commande.
- Vérifier régulièrement que toutes les vis, tous les écrous et tous les colliers sont bien serrés.
- Contrôler la quantité de carburant restant dans le réservoir.

Démarrage

Danger
Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

Remarque
Dommages sur le moteur Lorsque le moteur est froid, les régimes élevés ont une influence négative sur la longévité des composants.

- Toujours réchauffer le moteur à bas régime.

Info
Les démarrages difficiles peuvent être dus à du carburant usagé resté dans la cuve à niveau constant. Les composants très inflammables des carburants se volatilisent en cas de non-utilisation prolongée de la machine.
Si la cuve est remplie de carburant inflammable frais, le moteur démarrera aussitôt.

Arrêt de la moto pendant plus d'1 semaine

- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 97)

- Tourner le robinet d'essence ❶ en position **ON**. (Figure 601157-10☛ p. 22)
  ✓ Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur.
- Descendre la moto de la béquille.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.

(200 EXC AUS)

- Enfoncer le bouton d'arrêt d'urgence en position ❍.

(250/300 EXC AUS)

- Enfoncer le bouton d'arrêt d'urgence en position ❍.

(Tous les modèles 250/300)

- Appuyer sur le bouton de démarrage ou kicker avec force sur toute la course du kick.

Info
Ne pas accélérer.

(Tous les modèles 125/200)

– Kicker avec force sur toute la course du kick.

Info
Ne pas accélérer.

Démarrer

Info
Avant de partir, allumer l'éclairage si la moto est équipée d'une installation d'éclairage. Ceci permet aux autres usagers de la route de mieux vous voir.
La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

– Tirer le levier d'embrayage, passer la première vitesse, relâcher lentement le levier d'embrayage en accélérant prudemment.

Passer les vitesses, conduire

Avertissement
Risque d'accident Rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime conduit au blocage de la roue arrière.

– Ne pas rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime. Le moteur s'emballe et la roue arrière peut se bloquer.

Info
En cas de bruits anormaux pendant la conduite, il convient de s'arrêter immédiatement, d'éteindre le moteur et de contacter un atelier KTM.
Le premier rapport sert au démarrage ou à gravir les côtes.

– Lorsque les circonstances le permettent (côte, circulation, etc.), passer le rapport supérieur. Pour cela, couper les gaz et tirer sur la poignée d'embrayage, passer la vitesse suivante, relâcher l'embrayage et accélérer.
– Si la fonction starter a été activée, la désactiver dès que le moteur est chaud.
– Une fois la vitesse maximale atteinte quand la poignée des gaz est tournée à fond, ramener celle-ci sur une accélération réduite à ¾. La vitesse diminue à peine, mais la consommation de carburant baisse considérablement.
– Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant ; faire tourner trop brusquement la poignée des gaz fait augmenter la consommation.
– Pour rétrograder, ralentir la moto tout en coupant les gaz.
– Tirer sur la poignée d'embrayage, engager le rapport inférieur, relâcher doucement la poignée d'embrayage et redonner les gaz ou descendre un nouveau rapport.
– Arrêter le moteur si la moto doit fonctionner à vide ou à départ arrêté pendant une période plus ou moins longue.

Indications prescrites

≥ 2 min

– Éviter de faire patiner l'embrayage trop longtemps et trop souvent. Le cas échéant, l'huile moteur chauffe et entraîne le réchauffement du moteur et du circuit de refroidissement.
– Rouler à faible régime plutôt qu'à haut régime en faisant patiner l'embrayage.

Freiner

Avertissement
Risque d'accident Un freinage trop fort entraîne le blocage des roues.

– Il convient d'adapter son freinage à la situation et au revêtement de la route.

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit lorsque le point de pression est incertain.

– Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison de freins mouillés ou encrassés.

– Sécher les freins mouillés ou nettoyer les freins encrassés en freinant prudemment.

– Actionner principalement le frein arrière sur les sols sablonneux, glissants ou par temps de pluie.
– Freiner toujours avant le virage et jamais en plein tournant. Rétrograder et passer à la vitesse inférieure en fonction de la vitesse du véhicule.

Arrêter et béquiller

Avertissement
Risque de vol Utilisation par des personnes non autorisées.

– Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.

Avertissement
Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.

– Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et les freins. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, laisser les refroidir.

Remarque
Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

Remarque
Risque d'incendie Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

– Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.

Remarque
Détérioration du matériel Dommage et destruction de composants dus à une charge trop importante.

– La béquille latérale n'est conçue que pour le poids de la moto. Ne pas s'asseoir sur la moto lorsqu'elle repose sur la béquille. La béquille latérale ou le cadre risque d'être endommagé et la moto risque de se renverser.

– Ralentir la moto.
– Mettre la boîte de vitesses au point mort.

(toutes les EXC)
– Appuyer sur le bouton de masse ⊠ pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.

(XC-W)
– Appuyer sur le bouton de masse ⊠ pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.

– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**.
– Garer la moto sur une surface stable.

Faire le plein de carburant

Danger
Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

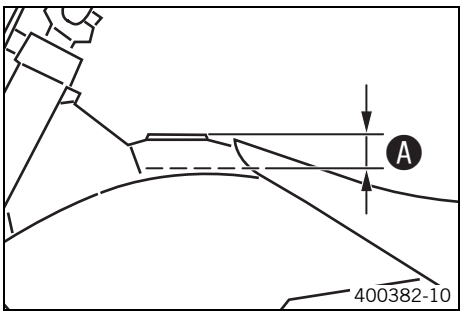
Avertissement
Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant.

Avertissement
Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

– Arrêter le moteur.



– Ouvrir le bouchon du réservoir. (☛ p. 22)
– Remplir le réservoir de carburant au maximum jusqu'au repère Ⓐ.

Indications prescrites

Repère Ⓐ	35 mm (1,38 in)

Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC EU, EXC SIX DAYS)	9,5 l (2,51 US gal)	Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 129)
Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC AUS, XC-W)	10 l (2,6 US gal)	Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 129)

Huile moteur 2 temps (☛ p. 129)

– Fermer le bouchon du réservoir. (☛ p. 23)

Plan d'entretien

	S20A	S40A
Contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique.	•	•
Contrôler et charger la batterie. 🔧 (Tous les modèles 250/300)	•	•
Renouveler l'huile de boîte de vitesses. 🔧 (☛ p. 100)	•	•
Vérifier les plaquettes de frein avant. (☛ p. 73)	•	•
Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☛ p. 77)	•	•
Contrôler les disques de frein. (☛ p. 72)	•	•
Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas.	•	•
Contrôler le niveau de liquide de frein arrière. (☛ p. 76)	•	•
Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière. (☛ p. 75)	•	•
Vérifier le cadre et le bras oscillant. 🔧	•	•
Vérifier les roulements du bras oscillant. 🔧		•
Contrôler les paliers de pivot sur l'amortisseur, en haut et en bas. 🔧	•	•
Contrôler l'état des pneus. (☛ p. 82)	•	•
Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 83)	•	•
Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu. 🔧	•	•
Contrôler les moyeux de roue. 🔧	•	•
Vérifier que les jantes ne sont pas voilées. 🔧	•	•
Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 83)	•	•
Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (☛ p. 63)	•	•
Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 62)	•	•
Graisser et vérifier la liberté de mouvement de toutes les pièces mobiles (par ex. béquille latérale, levier, chaîne, ...). 🔧	•	•
Contrôler le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique. (☛ p. 68)	•	•
Vérifier le niveau de liquide de frein avant. (☛ p. 72)	•	•
Vérifier la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 71)	•	•
Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 53)	•	•
Remplacer la bougie et la cosse de bougie d'allumage. 🔧	•	•
Vérifier la pipe d'admission. 🔧	•	•
Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement. 🔧		•
Contrôler l'embrayage. 🔧		•
Inspecter tous les flexibles (par ex. flexibles de carburant, de liquide de refroidissement, de purge, de vidange, ...) et les cache-poussière, à la recherche de fissures ou de défauts d'étanchéité, et vérifier leur montage correct. 🔧	•	•
Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 91)	•	•
Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés. 🔧	•	•
Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils ne sont pas pliés et qu'ils sont bien réglés.	•	•
Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 58)	•	•
Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🔧 (☛ p. 59)	•	•
Vérifier le serrage des vis et écrous. 🔧	•	•
Vérifier le réglage du phare. (toutes les EXC) (☛ p. 89)	•	•
Vérifier le ralenti.	•	•
Contrôle final : vérifier la sécurité de fonctionnement et exécuter une marche d'essai.	•	•
Reporter les opérations de maintenance sur la plateforme **KTM DEALER.NET** et dans le carnet d'entretien. 🔧	•	•

S20A : Toutes les 20 heures d'utilisation
S40A : Toutes les 40 heures d'utilisation / après chaque course

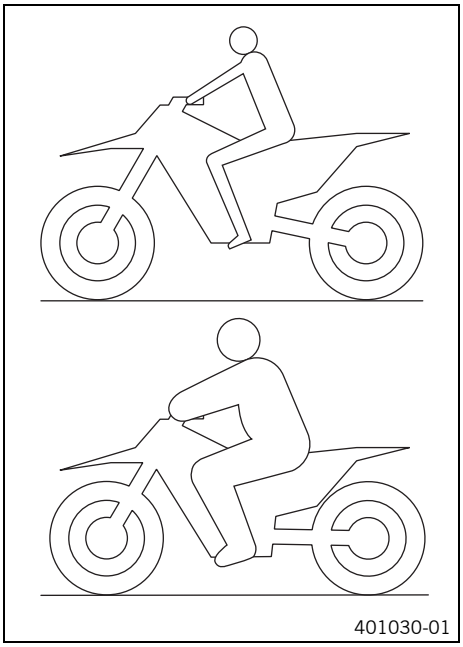
Travaux d'entretien (en sus)

	S10N	S40A	S80A	J1A
Vidanger le liquide de frein avant. 🔧				•
Vidanger le liquide de frein arrière. 🔧				•
Remplacer les coupelles de joint du cylindre de frein à pied. 🔧				•
Vidanger le liquide de l'embrayage hydraulique. 🔧 (☛ p. 69)				•
Graisser le palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 54)				•
Contrôler/régler les composants du carburateur. 🔧			•	•
Exécuter l'entretien de la fourche. 🔧	•	•	•	
Procéder à l'entretien de l'amortisseur. 🔧		•	•	
Contrôler le moteur de démarreur. 🔧 (Tous les modèles 250/300)		•	•	
Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. 🔧 (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU)		•	•	
Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. 🔧 (Tous les modèles 200/250/300)			•	
Remplacer la bielle, les paliers de bielle et les manetons. 🔧			•	
Contrôler la boîte de vitesses et l'engagement des rapports. 🔧			•	
Remplacer tous les paliers du moteur. 🔧			•	

S10N : Une fois après 10 heures d'utilisation
S40A : Toutes les 40 heures d'utilisation
S80A : Toutes les 80 heures / toutes les 40 heures d'utilisation en utilisation sportive
J1A : Tous les ans

Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Info
Lors du réglage de base de la partie-cycle, d'abord régler l'amortisseur et ensuite la fourche.


401030-01

– Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, l'amortisseur, le bras oscillant, le cadre, adapter le réglage de base des éléments de suspension au poids du pilote.
– À la livraison, les motos KTM tout-terrain sont prévues pour un poids conducteur standard (y compris l'équipement de protection au complet).

Indications prescrites

Poids standard du conducteur	75... 85 kg (165... 187 lb.)

– Si le poids du pilote n'est pas compris dans ces limites, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence.
– Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts ; une différence plus importante exige la mise en place de ressorts correspondants.

Amortissement en compression de l'amortisseur

L'amortissement en compression de l'amortisseur est divisé en deux section, la Grande Vitesse et la Petite Vitesse.
La Grande et Petite Vitesse sont des paramètres qui se réfèrent au mouvement de l'amortisseur de la roue arrière et non à l'allure de la moto.
Le réglage de la Grande Vitesse se fait sentir par ex. à l'atterrissage suite à un saut, où le mouvement de l'amortisseur de la roue arrière est rapide.
Le réglage de la Petite Vitesse se fait sentir par ex. pendant la conduite sur une longue section de dos d'âne, le mouvement de l'amortisseur de la roue arrière est lent.
Ces deux paramètres sont réglables indépendamment l'un de l'autre, même si la transition entre la Grande et la Petite Vitesse reste fluide. C'est pourquoi les modifications des réglages dans la plage Petite Vitesse de compression de la fourche agissent également sur la plage Grande Vitesse et inversement.

Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur

Attention
Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info
Le réglage Grande Vitesse démontre son efficacité lors des amortissements rapides.

B00793-10

– Visser la vis de réglage ❶ avec une clé à douille dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Info
Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

– Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2 tours
Standard	1,5 tours
Sport	1,25 tours
Charge utile maximale	1,25 tours

(Tous les modèles 250/300)

Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2 tours
Standard	1,5 tours
Sport	1,25 tours
Charge utile maximale	1,25 tours

Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur

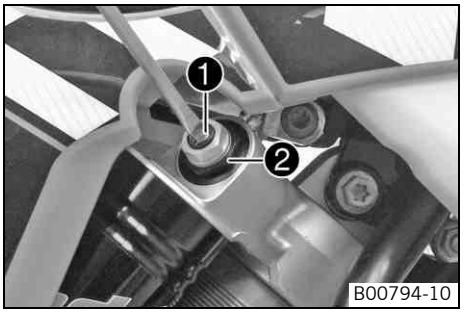
Attention

Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info

Le réglage Petite Vitesse démontre son efficacité en cas d'amortissements lents à normaux.



– Visser la vis de réglage ❶ avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au dernier clic perceptible.

Info

Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

– Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	25 clics
Standard	20 clics
Sport	15 clics
Charge utile maximale	15 clics

(Tous les modèles 250/300)

Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	25 clics
Standard	20 clics
Sport	15 clics
Charge utile maximale	15 clics

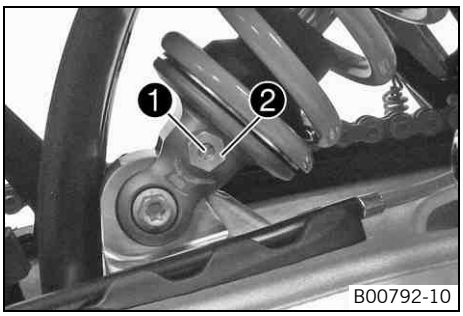
Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur

Attention
Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Tourner la vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au dernier clic perceptible.

Info
Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

– Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites
(Tous les modèles 125/200)

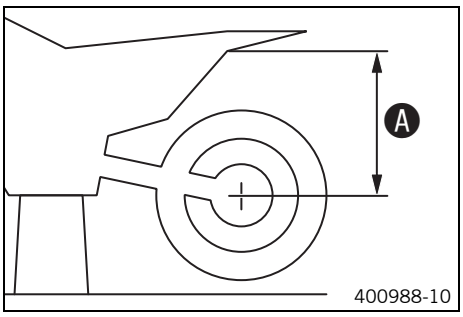
Amortissement de détente	
Confort	28 clics
Standard	24 clics
Sport	22 clics
Sport	22 clics

(Tous les modèles 250/300)

Amortissement de détente	
Confort	28 clics
Standard	24 clics
Sport	22 clics
Charge utile maximale	22 clics

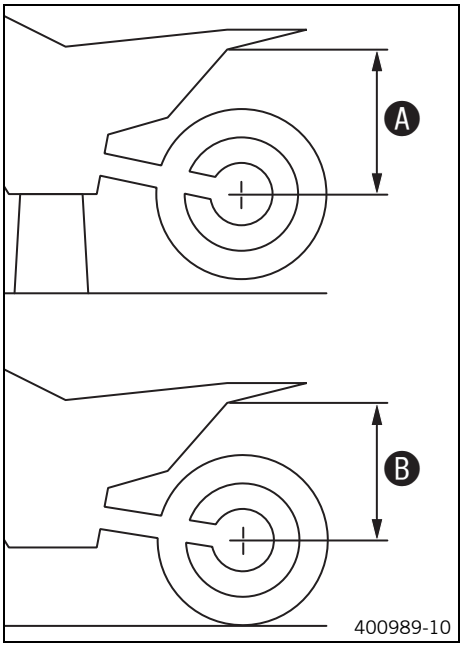
Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière



– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Mesurer si possible à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère fixe, tracé par exemple sur le cache latéral.
– Noter cette mesure, c'est la valeur Ⓐ.
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur



– Déterminer la valeur Ⓐ d'enfoncement à vide de la roue arrière. (☛ p. 39)
– Demander à une tierce personne de maintenir la moto en position verticale.
– Mesurer de nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère fixe.
– Noter cette mesure, c'est la valeur Ⓑ.

Info
L'enfoncement statique est la différence entre les valeurs Ⓐ et Ⓑ.

– Vérifier l'enfoncement statique.

(Tous les modèles 125/200)

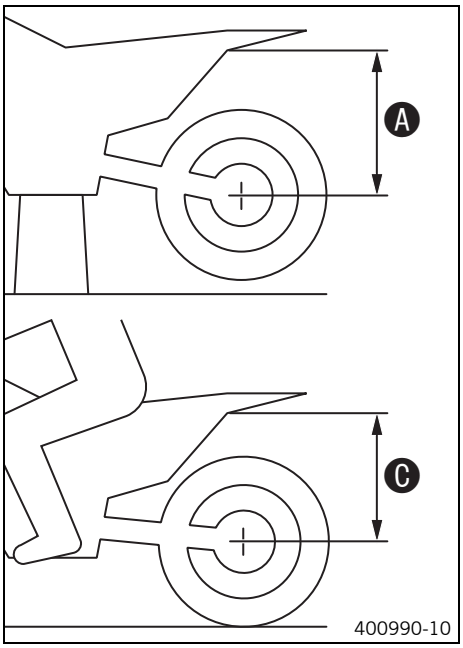
Enfoncement statique	33... 35 mm (1,3... 1,38 in)

(Tous les modèles 250/300)

Enfoncement statique	33... 35 mm (1,3... 1,38 in)

» Lorsque l'enfoncement statique est inférieur ou supérieur à la valeur indiquée :
– Régler la prétension du ressort de l'amortisseur. 🔧 (☛ p. 40)

Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur



– Déterminer la valeur Ⓐ d'enfoncement à vide de la roue arrière. (☛ p. 39)
– Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote entièrement équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pieds) ; faire jouer plusieurs fois la suspension de la roue.
✓ La suspension de la roue arrière prend sa position d'équilibre.
– Une autre personne mesure alors la distance entre l'axe de la roue arrière et le point fixe.
– Noter cette mesure, c'est la valeur Ⓒ.

Info
L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs Ⓐ et Ⓒ.

– Contrôler l'enfoncement en charge.
Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

Enfoncement en charge	105... 115 mm (4,13... 4,53 in)

(Tous les modèles 250/300)

Enfoncement en charge	105... 115 mm (4,13... 4,53 in)

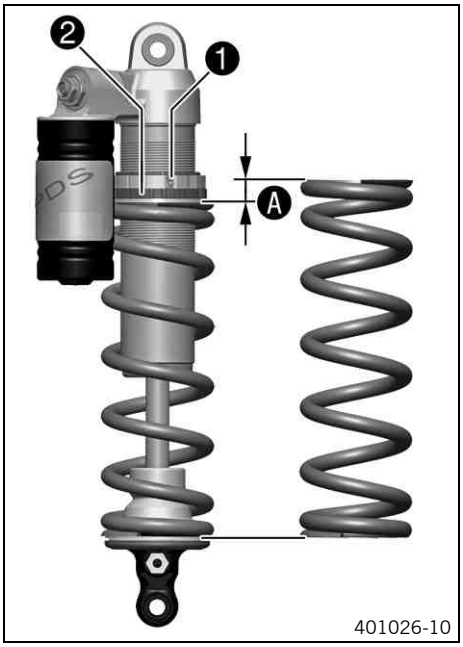
» Lorsque l'enfoncement en charge ne correspond pas à la valeur spécifiée :
– Régler l'enfoncement en charge. 🔧 (☛ p. 41)

Régler la prétension du ressort de l'amortisseur 🔧

Attention
Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.
– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info
Avant de modifier la prétension du ressort, noter le réglage actuel, par ex. mesurer la longueur du ressort.

– Déposer l'amortisseur. 🔧 (☛ p. 55)
– Déposer l'amortisseur et le nettoyer à fond.



– Desserrer la vis ❶.
– Desserrer l'écrou de réglage ❷ jusqu'à ce que le ressort soit complètement détendu.

Clé à crochet (T106S)

– Mesurer la longueur totale du ressort à l'état détendu.
– Tendre le ressort en tournant l'écrou de réglage ❷ jusqu'à la valeur Ⓐ prescrite.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

Prétension du ressort	
Confort	6 mm (0,24 in)
Standard	6 mm (0,24 in)
Sport	6 mm (0,24 in)
Charge utile maximale	7 mm (0,28 in)

(Tous les modèles 250/300)

Prétension du ressort	
Confort	7 mm (0,28 in)
Standard	7 mm (0,28 in)
Sport	7 mm (0,28 in)
Charge utile maximale	8 mm (0,31 in)

Info
En fonction de l'enfoncement statique ou en charge souhaité, une prétension de ressort plus élevée ou plus faible peut être nécessaire.

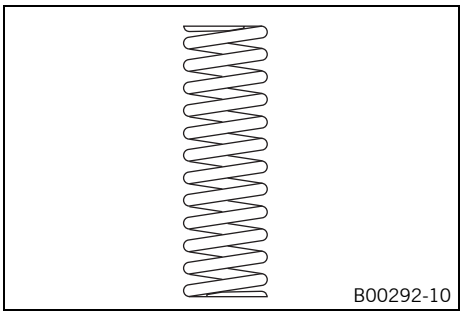
– Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

Vis écrou de réglage amortisseur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)

– Monter l'amortisseur. 🔧 (☛ p. 56)

Régler l'enfoncement en charge 🔧



– Déposer l'amortisseur. 🔧 (☛ p. 55)
– Déposer l'amortisseur et le nettoyer à fond.
– Choisir et installer un ressort adéquat.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	63 N/mm (360 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	66 N/mm (377 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	69 N/mm (394 lb/in)

(Tous les modèles 250/300)

Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	66 N/mm (377 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	69 N/mm (394 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	72 N/mm (411 lb/in)

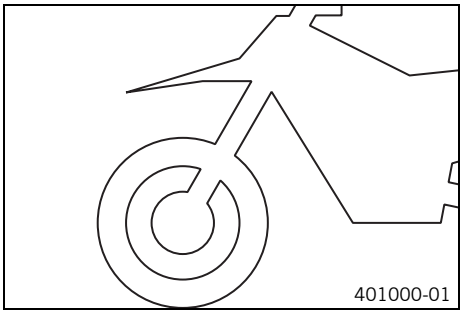
Info
Le taux d'élasticité est spécifié sur la face extérieure du ressort.

– Monter l'amortisseur. 🔧 (☛ p. 56)
– Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur. (☛ p. 40)

– Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur. (☛ p. 40)
– Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur. (☛ p. 39)

Vérifier le réglage de base de la fourche

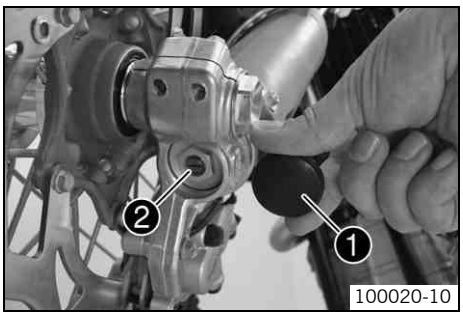
Info
Pour différentes raisons, il est impossible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche.



– Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme indiqué pour l'amortisseur.
– Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper fréquemment en bout de course), monter des ressorts plus durs pour ne pas endommager la fourche et le cadre.

Régler l'amortissement en compression de la fourche

Info
L'amortissement hydraulique en compression détermine le comportement lors de l'enfoncement de la fourche.



– Retirer les capuchons ❶.
– Tourner les vis de réglage ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Info
Les vis de réglage ❷ se trouvent à l'extrémité inférieure des bras de fourche.
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

– Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de fourche.

Indications prescrites
(Tous les modèles 125/200)

Amortissement en compression	
Confort	24 clics
Standard	22 clics
Sport	20 clics
Charge utile maximale	20 clics

(Tous les modèles 250/300)

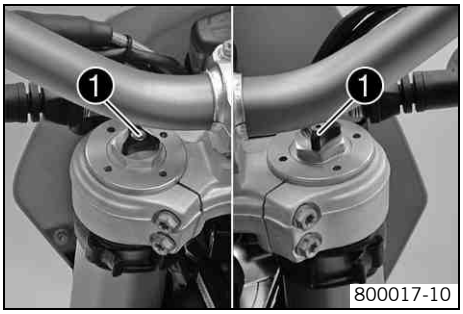
Amortissement en compression	
Confort	24 clics
Standard	22 clics
Sport	20 clics
Charge utile maximale	20 clics

Info
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, tourner dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de l'enfoncement.

– Mettre les capuchons ❶ en place.

Régler l'amortissement de détente de la fourche

Info
L'amortissement hydraulique de détente détermine le comportement lors de la détente de la fourche.



– Tourner les vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Info
Les vis de réglage ❶ se trouvent à l'extrémité supérieure des bras de fourche.
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

– Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de fourche.

Indications prescrites
(Tous les modèles 125/200)

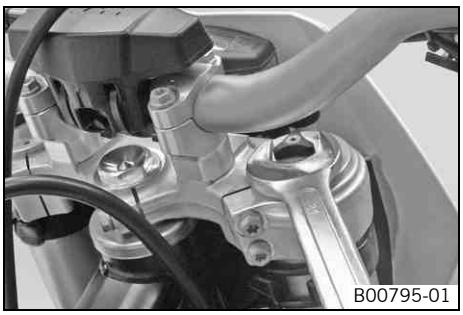
Amortissement de détente	
Confort	22 clics
Standard	20 clics
Sport	18 clics
Charge utile maximale	18 clics

(Tous les modèles 250/300)

Amortissement de détente	
Confort	22 clics
Standard	20 clics
Sport	18 clics
Charge utile maximale	18 clics

Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

Régler la prétension du ressort de la fourche



– Tourner les vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Info
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

– Tourner de nouveau dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de fourche.

Indications prescrites
(Tous les modèles 125/200)

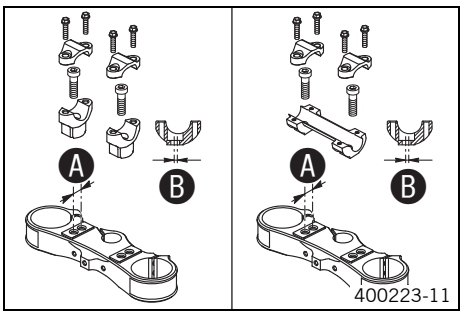
Prétension du ressort - **Preload Adjuster**	
Confort	1 tour
Standard	2 tours
Sport	2 tours
Charge utile maximale	4 tours

(Tous les modèles 250/300)

Prétension du ressort - **Preload Adjuster**	
Confort	1 tour
Standard	2 tours
Sport	2 tours
Charge utile maximale	4 tours

Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente la prétension du ressort, la rotation dans le sens inverse la réduit.
Le réglage de la prétension du ressort n'a aucun effet sur le réglage de l'amortissement de détente.
Cependant, d'une manière générale, le réglage d'un amortissement de détente plus élevé est conseillé lors d'une prétension de ressort plus importante.

Position du guidon



Le té de fourche supérieur comporte 2 alésages situés à une distance Ⓐ l'un de l'autre.

Distance A	15 mm (0,59 in)

Les alésages de la fixation du guidon sont placés à une distance Ⓑ par rapport au milieu.

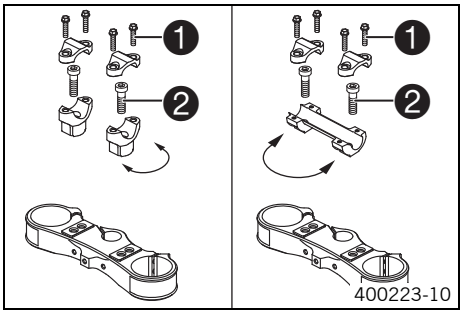
Distance B	3,5 mm (0,138 in)

Le guidon peut être monté dans 4 positions différentes. Ceci permet de régler le guidon dans la position la plus agréable pour le conducteur.

Régler la position du guidon

Avertissement
Risque d'accident Rupture du guidon.

– Lorsque le guidon est tordu ou rectifié, la matériau s'use et le guidon peut se rompre. Toujours remplacer le guidon.



– Enlever les vis ❶. Retirer les brides de serrage du guidon. Démonter le guidon et le poser sur le côté.

Info
Recouvrir la moto et les pièces rapportées avec une bâche pour les protéger. Ne pas plier les câbles ni les conduites.

– Enlever les vis ❷. Retirer la fixation du guidon.
– Placer la fixation du guidon dans la position souhaitée. Mettre les vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis fixation de guidon	M10	40 Nm (29,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Info
Positionner uniformément les fixations du guidon à gauche et à droite.

– Positionner le guidon.

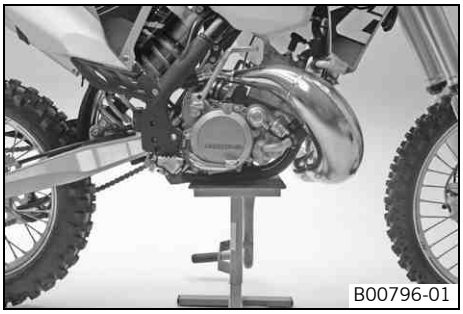
Info
Veiller à la pose correcte des câbles et des durites.

– Positionner les brides de serrage du guidon. Monter les vis ❶ et les serrer uniformément.

Indications prescrites

Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

Relever la moto avec des béquilles


B00796-01

(Tous les modèles 125/200)

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

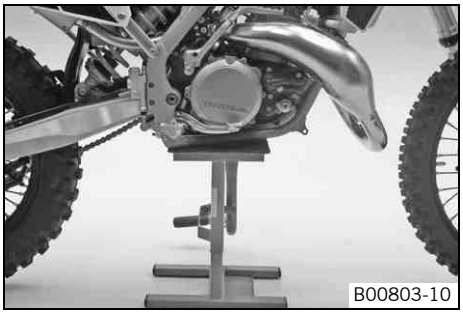
– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

– Mettre la moto sur cales au niveau du moteur, sous le cadre.

Socle réglable (54829055000)

✓ Les roues ne doivent plus toucher le sol.

– Arrimer la moto pour l'empêcher de tomber.


B00803-10

(Tous les modèles 250/300)

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

– Mettre la moto sur cales au niveau du moteur, sous le cadre.

Socle réglable (54829055000)

✓ Les roues ne doivent plus toucher le sol.

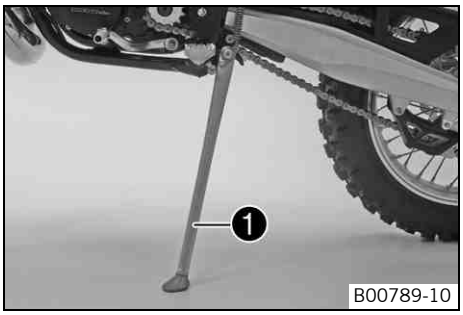
– Arrimer la moto pour l'empêcher de tomber.

Débéquiller la moto

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.



B00789-10

(Tous les modèles 125/200)

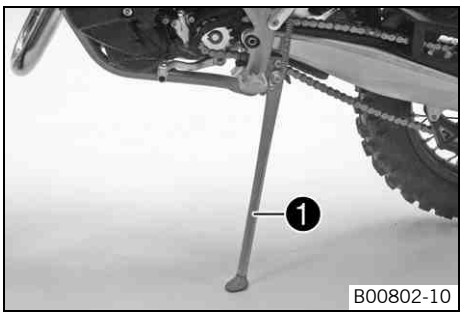
– Retirer la moto du socle réglable.

– Retirer le socle réglable.

– Pour stationner la moto, descendre la béquille latérale ❶ jusqu'au sol à l'aide du pied et poser la moto.

Info

La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.



B00802-10

(Tous les modèles 250/300)

– Retirer la moto du socle réglable.

– Retirer le socle réglable.

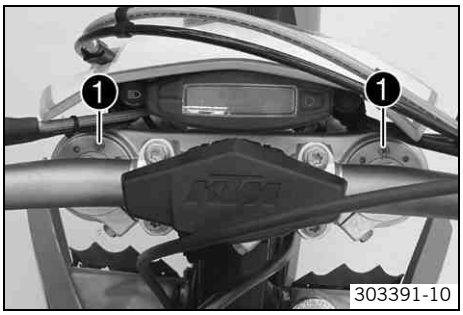
– Pour stationner la moto, descendre la béquille latérale ❶ jusqu'au sol à l'aide du pied et poser la moto.

Info

La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

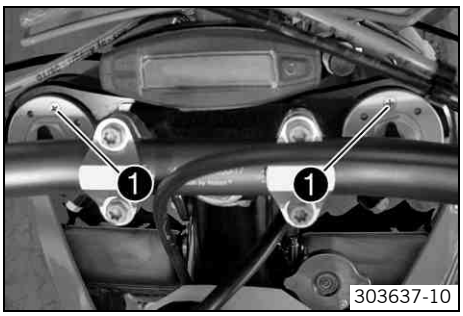
Purger les bras de fourche

– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)



(toutes les EXC)

– Enlever rapidement les vis de purge ❶.
  ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
– Remettre les vis de purge en place et serrer.

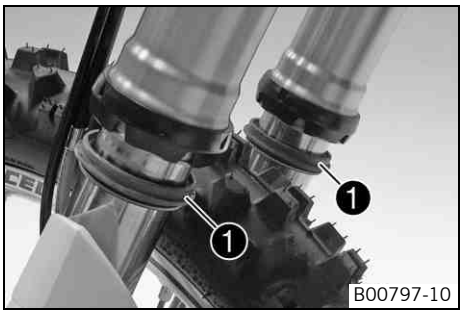


(XC-W)

– Enlever rapidement les vis de purge ❶.
  ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
– Remettre les vis de purge en place et serrer.
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche

– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Démonter les protections de fourche. (☛ p. 46)
– Faire glisser le cache-poussière ❶ des deux bras de fourche vers le bas.



Info

Les cache-poussières doivent racler la poussière et la saleté grossière du tube de fourche. À l'issue d'une certaine période, la saleté peut s'incruster derrière les cache-poussières. Si elle n'est pas enlevée, l'étanchéité des joints d'huile situés à l'arrière peut être remise en cause.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

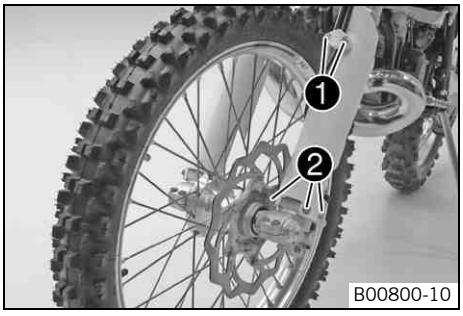
– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

– Nettoyer et lubrifier le cache-poussière et le tube intérieur de fourche des deux jambes de fourche.

Lubrifiant universel en aérosol (☛ p. 131)

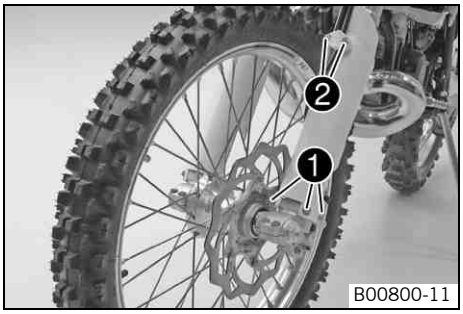
– Repousser les cache-poussières en position initiale.
– Retirer l'huile superflue.
– Positionner les protections de fourche. (☛ p. 47)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Démonter les protections de fourche



– Enlever les vis ❶ et retirer les pinces.
– Enlever les vis ❷ du bras de fourche. Faire glisser la protection de fourche vers le bas.
– Enlever les vis du bras de fourche droit. Faire glisser la protection de fourche vers le bas.

Positionner les protections de fourche



– Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Positionner la durite de frein. Poser le guide, mettre les vis ❷ en place et serrer.
– Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

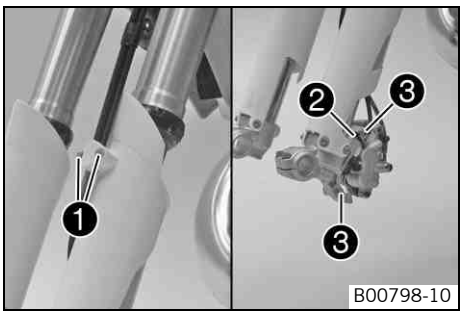
Déposer le bras de fourche

(toutes les EXC)

– Déposer la plaque-phare et le phare. (☛ p. 87)

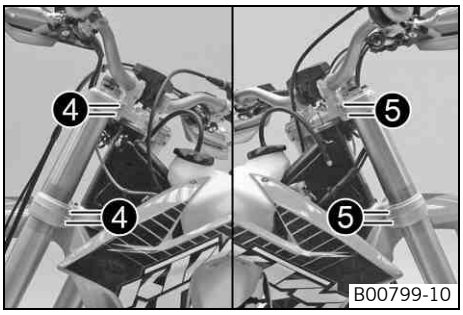
(XC-W)

– Déposer la plaque frontale. (☛ p. 55)
– Déposer la roue avant. (☛ p. 80)
– Enlever les vis ❶ et retirer les pinces.
– Retirer le serre-câble ❷.
– Enlever les vis ❸ et retirer l'étrier de frein.
– Laisser pendre l'étrier de frein avec la durite de frein.



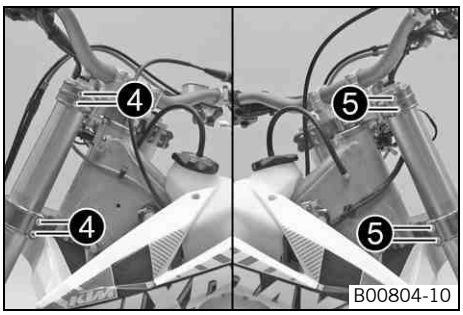
(EXC EU/AUS, XC-W)

– Desserrer les vis ❹. Retirer le bras de fourche gauche.
– Desserrer les vis ❺. Retirer le bras de fourche droit.



(EXC SIX DAYS)

– Desserrer les vis ❹. Retirer le bras de fourche gauche.
– Desserrer les vis ❺. Retirer le bras de fourche droit.



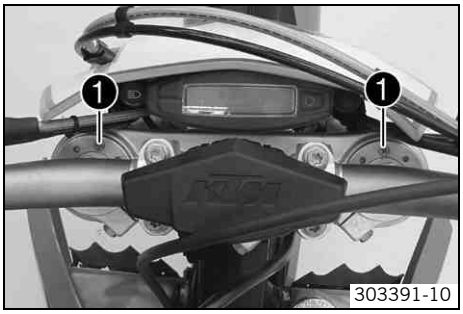
Monter les bras de fourche

(toutes les EXC)

– Positionner les bras de fourche.

Info

La gorge supérieure du bras de fourche doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.
Positionner les vis de purge ❶ vers l'avant.

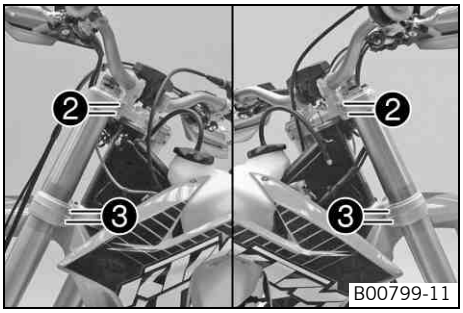


(XC-W)

– Positionner les bras de fourche.

Info

La gorge supérieure du bras de fourche doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.
Positionner les vis de purge ❶ vers l'avant.



(EXC EU/AUS, XC-W)

– Serrer les vis ❷.

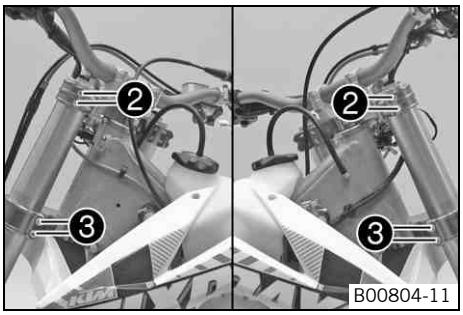
Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Serrer les vis ❸.

Indications prescrites

Vis té inférieur de fourche	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)



(EXC SIX DAYS)

– Serrer les vis ❷.

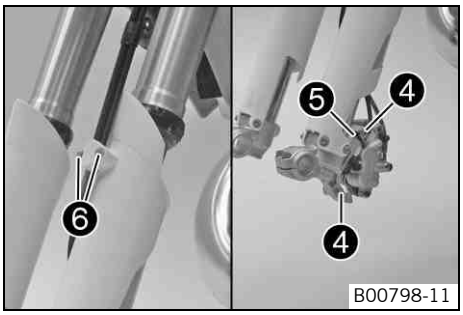
Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)

– Serrer les vis ❸.

Indications prescrites

Vis té inférieur de fourche	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Positionner l'étrier de frein, mettre les vis ❹ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Monter le serre-câble ❺.
– Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis ❻ en place et serrer.
– Monter la roue avant. 🔧 (☛ p. 80)

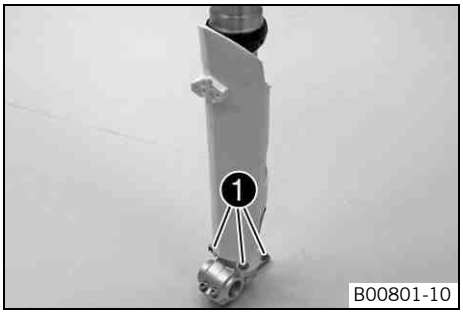
(toutes les EXC)

– Poser la plaque-phare et le phare. (☛ p. 88)

(XC-W)

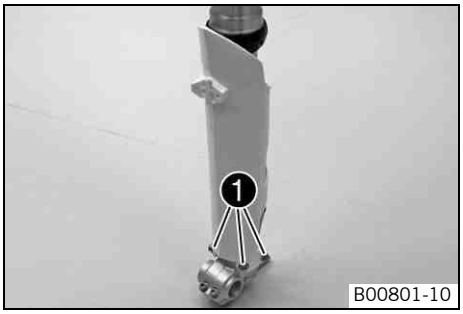
– Mettre la plaque frontale en place. (☛ p. 55)

Déposer la protection de fourche 🔧



– Déposer les bras de fourche. 🔧 (☛ p. 47)
– Enlever les vis ❶ du bras de fourche gauche. Retirer la protection de fourche par le haut.
– Enlever les vis du bras de fourche droit. Retirer la protection de fourche par le haut.

Monter la protection de fourche



– Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis en place et serrer.

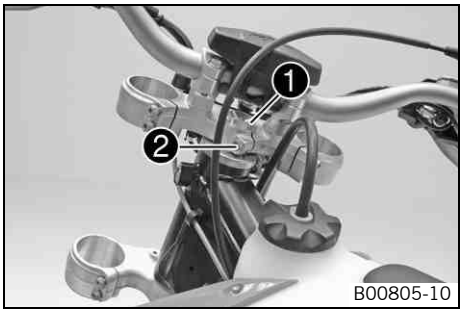
Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Monter les bras de fourche. (☛ p. 47)

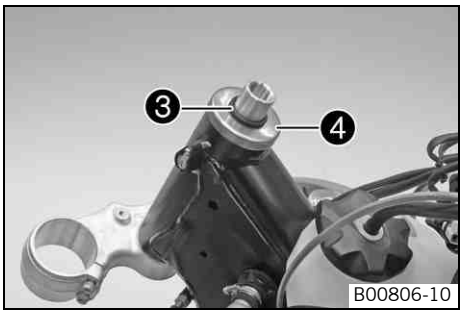
Déposer le té de fourche inférieur (EXC EU/AUS, XC-W)

– Déposer les bras de fourche. (☛ p. 47)
– Déposer le garde-boue avant. (☛ p. 55)
– Retirer le rembourrage du guidon.



– Enlever la vis ❶. Desserrer la vis ❷. Retirer le té de fourche supérieur avec le guidon, puis le mettre de côté.

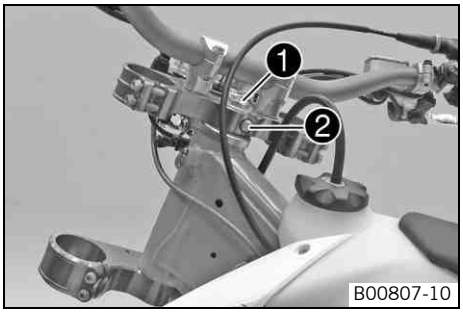
Info
Recouvrir la moto et les pièces rapportées avec une bâche pour les protéger. Ne pas plier les câbles ni les conduites.



– Retirer le joint torique ❸. Retirer la bague de protection ❹.
– Retirer le té inférieur avec le tube de fourche.
– Retirer le palier supérieur de la tête de direction.

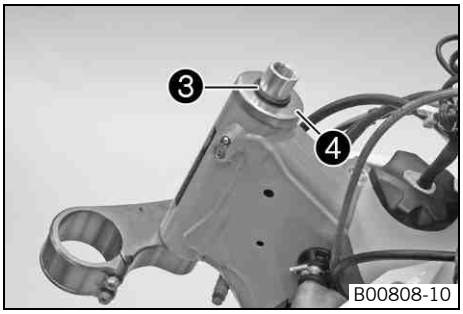
Déposer le té de fourche inférieur (EXC SIX DAYS)

– Déposer les bras de fourche. (☛ p. 47)
– Déposer le garde-boue avant. (☛ p. 55)
– Retirer le rembourrage du guidon.



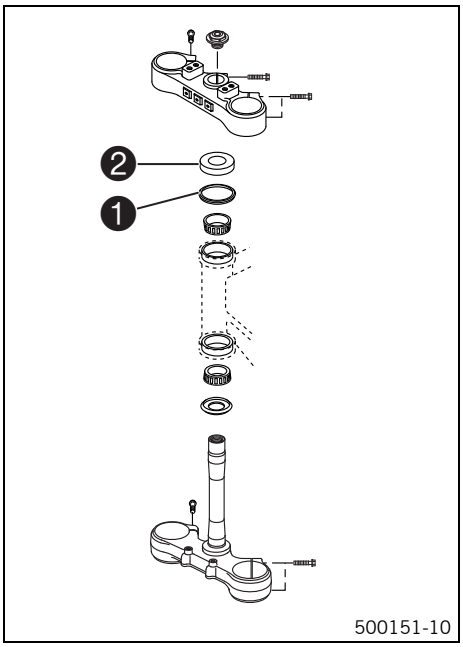
– Enlever la vis ❶. Desserrer la vis ❷, démonter le té de fourche supérieur avec le guidon et poser sur le côté.

Info
Recouvrir la moto et les pièces rapportées avec une bâche pour les protéger. Ne pas plier les câbles ni les conduites.



– Retirer le joint torique ❸. Retirer la bague de protection ❹.
– Retirer le té inférieur avec le tube de fourche.
– Retirer le palier supérieur de la tête de direction.

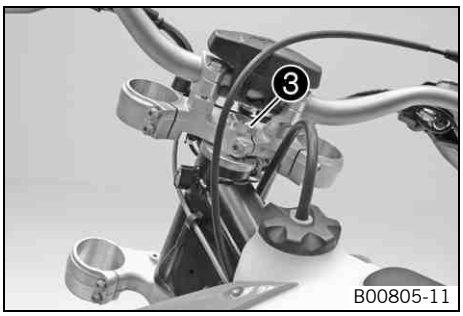
Monter le té de fourche inférieur 🔧 (EXC EU/AUS, XC-W)



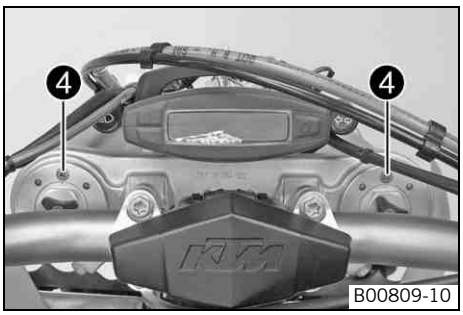
– Nettoyer les paliers et les pièces d'étanchéité, vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et les graisser.

Graisse haute viscosité (☛ p. 131)

– Mettre le té inférieur en place avec le tube de fourche. Monter le palier de la tête de direction supérieur.
– Vérifier que le joint d'étanchéité supérieur ❶ de la tête de guidage est positionné correctement.
– Pousser la bague de protection ❷.

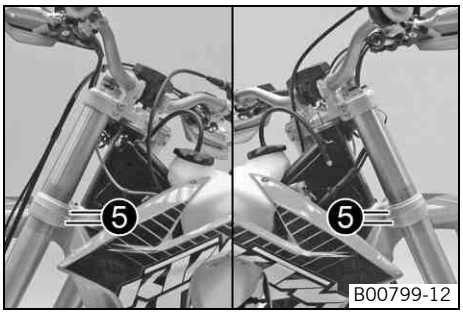


– Positionner le té de fourche supérieur et le guidon.
– Positionner la durite d'embrayage et le faisceau de câbles.
– Monter la vis ❸, sans la serrer.



– Positionner les bras de fourche.

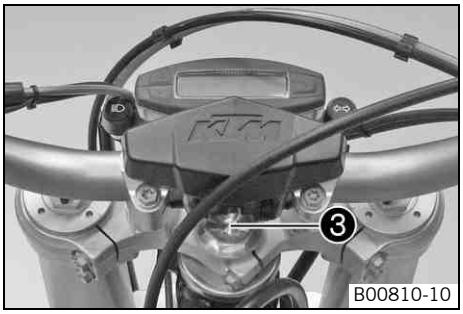
Info
La gorge supérieure du bras de fourche doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.
Positionner les vis de purge ❹ vers l'avant.



– Serrer les vis ❺.

Indications prescrites

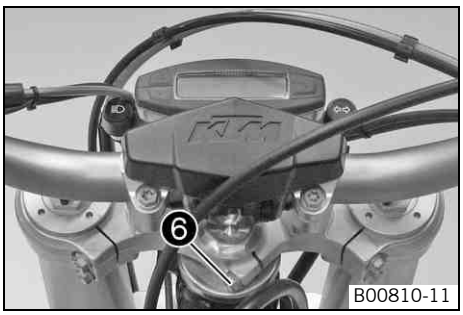
Vis té inférieur de fourche	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)



– Serrer la vis ❸.

Indications prescrites

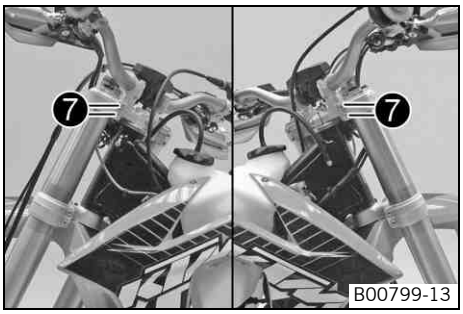
Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Serrer la vis ❻.

Indications prescrites

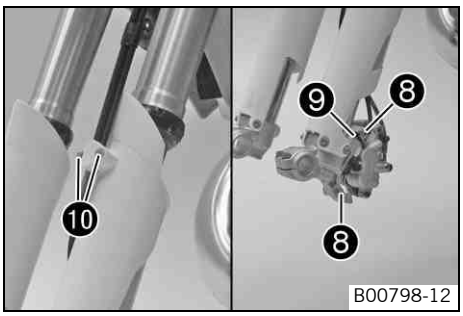
Vis tube de fourche en haut	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)



– Serrer les vis ❼.

Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)



– Positionner l'étrier de frein. Mettre les vis ❽ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Monter le serre-câble ❾.
– Positionner la durite de frein, le faisceau de câble et la pince. Mettre les vis ❿ en place et serrer.
– Monter le garde-boue avant. (☛ p. 55)
– Mettre en place le rembourrage du guidon.

(EXC EU/AUS)

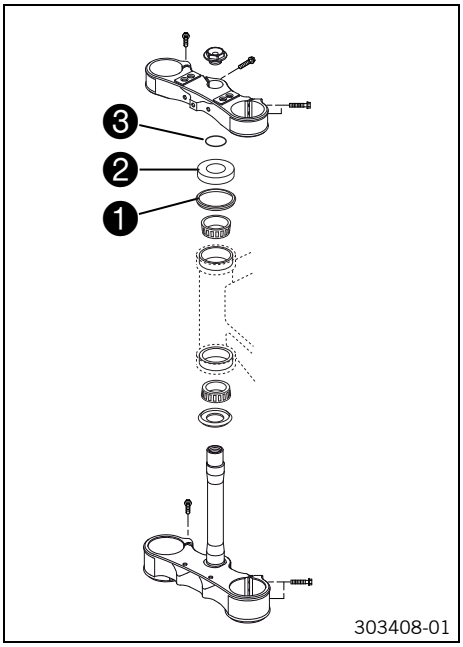
– Poser la plaque-phare et le phare. (☛ p. 88)

(XC-W)

– Mettre la plaque frontale en place. (☛ p. 55)

– Monter la roue avant. 🔧 (☛ p. 80)
– Vérifier que le faisceau de câbles, les câbles d'accélérateur, les durites de frein et d'embrayage bougent librement et sont bien en place.
– Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 53)

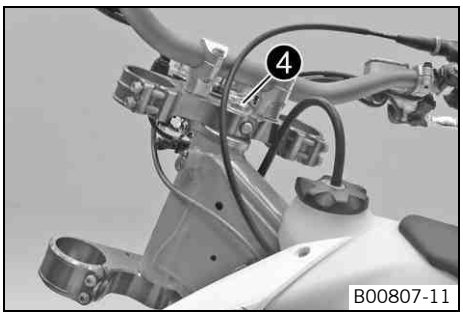
Monter le té de fourche inférieur 🔧 (EXC SIX DAYS)



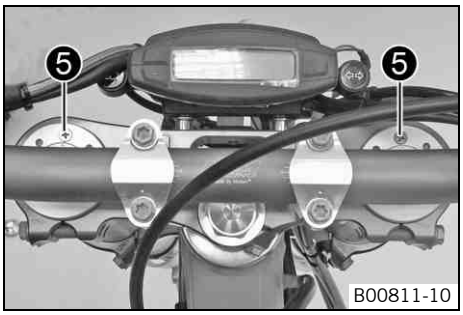
– Nettoyer les paliers et les pièces d'étanchéité, vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et les graisser.

Graisse haute viscosité (☛ p. 131)

– Mettre le té inférieur en place avec le tube de fourche. Monter le palier de la tête de direction supérieur.
– Vérifier que le joint d'étanchéité supérieur ❶ de la tête de guidage est positionné correctement.
– Repousser la bague de protection ❷ et le joint torique ❸.

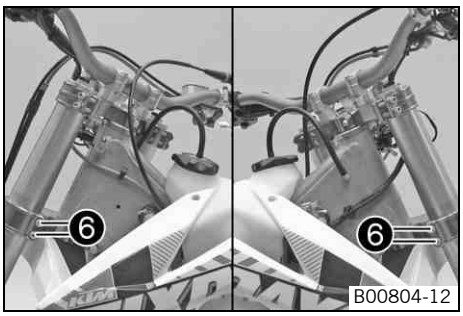


– Positionner le té de fourche supérieur et le guidon.
– Mettre la vis ❹ en place sans la serrer.
– Positionner la durite d'embrayage et le faisceau de câbles.



– Positionner les bras de fourche.

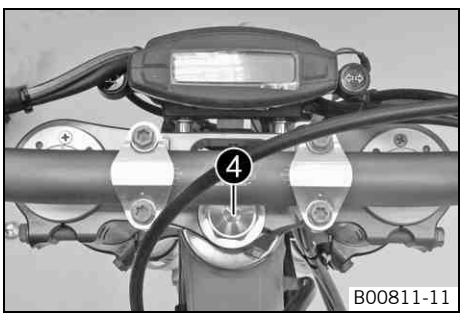
Info
La gorge supérieure du bras de fourche doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.
Positionner les vis de purge ❺ vers l'avant.



– Serrer les vis ❻.

Indications prescrites

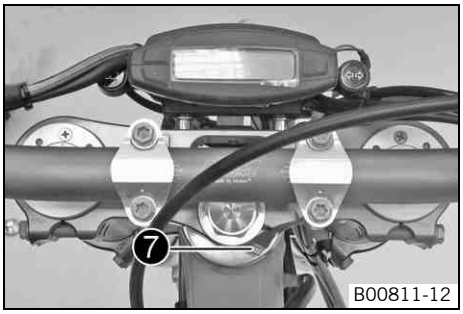
Vis té inférieur de fourche	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Serrer la vis ❹.

Indications prescrites

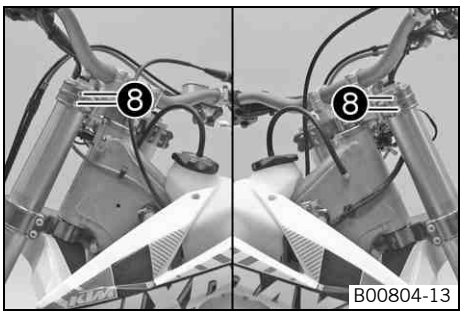
Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Serrer la vis ❼.

Indications prescrites

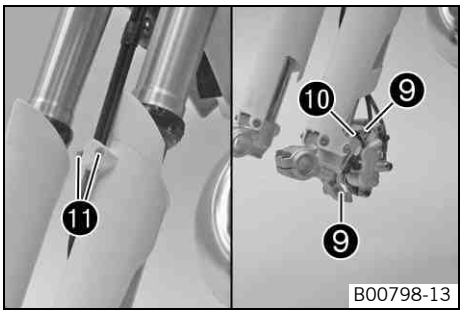
Vis tube de fourche en haut	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**



– Serrer les vis ❽.

Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)



– Positionner l'étrier de frein. Mettre les vis ❾ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Monter le serre-câble ❿.
– Positionner la durite de frein, le faisceau de câble et la pince. Mettre les vis ⓫ en place et serrer.
– Monter le garde-boue avant. (☛ p. 55)
– Mettre en place le rembourrage du guidon.
– Poser la plaque-phare et le phare. (☛ p. 88)
– Monter la roue avant. 🔧 (☛ p. 80)
– Vérifier que le faisceau de câbles, les câbles d'accélérateur, les durites de frein et d'embrayage bougent librement et sont bien en place.
– Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 53)

Contrôler le jeu du palier de la tête de direction

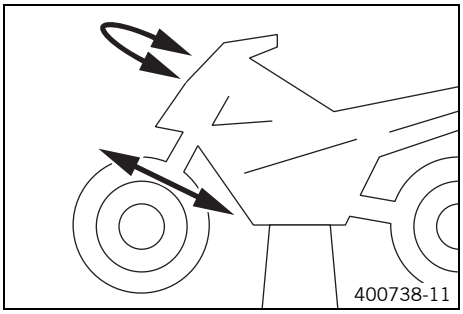
Avertissement

Risque d'accident Comportement routier instable dû au jeu du palier incorrect de la tête de direction.

– Régler sans tarder le jeu du palier de la tête de direction. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info

Si la moto est utilisée sur une longue période alors que le jeu du palier de la tête de direction est trop grand, le palier de la tête de direction puis le logement peuvent s'endommager.



– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Mettre le guidon en position droite. Avancer et reculer les bras de fourche dans l'axe de la moto.

Aucun jeu ne doit être perceptible dans le palier de la tête de direction.

» Lorsqu'un jeu important est perceptible :
  – Régler le jeu du palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 54)
– Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le guidon doit tourner facilement d'un extrême à l'autre. Aucune résistance ne doit être perceptible.

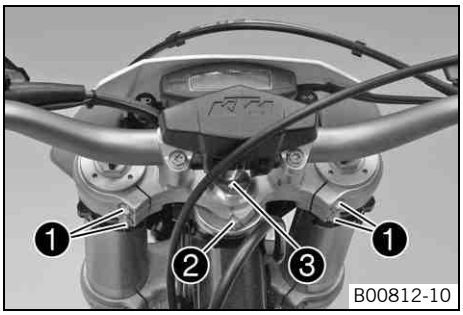
» Si une résistance est perceptible :

– Régler le jeu du palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 54)
– Vérifier le jeu du palier de la tête de direction et la remplacer si nécessaire.

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Régler le jeu du palier de la tête de direction 🔧

– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)



(EXC EU/AUS, XC-W)

– Desserrer les vis ❶ et ❷.
– Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)

– Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.
– Serrer les vis ❶.

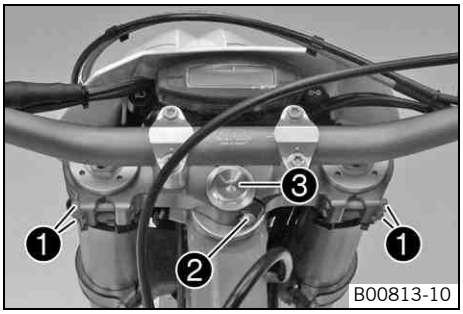
Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Serrer la vis ❷.

Indications prescrites

Vis tube de fourche en haut	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)



(EXC SIX DAYS)

– Desserrer les vis ❶. Enlever la vis ❷.
– Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)

– Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.
– Serrer les vis ❶.

Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)

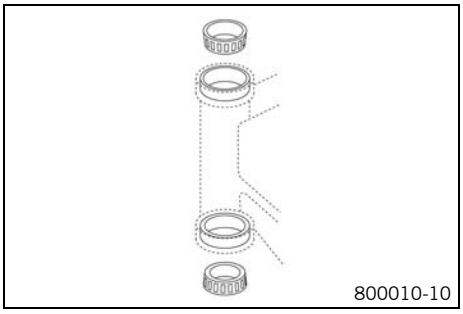
– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis tube de fourche en haut	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 53)

Graisser le palier de la tête de direction 🔧



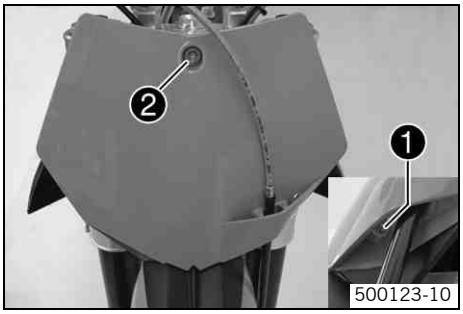
(EXC EU/AUS, XC-W)

– Déposer le té de fourche inférieur. 🔧 (☛ p. 49)
– Monter le té de fourche inférieur. 🔧 (☛ p. 50)

(EXC SIX DAYS)

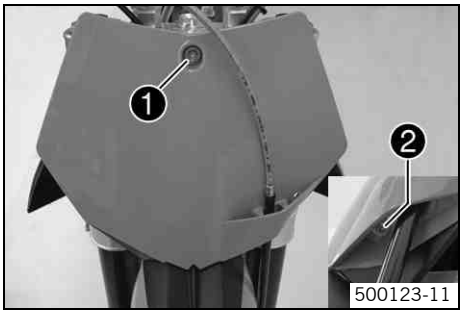
– Déposer le té de fourche inférieur. 🔧 (☛ p. 49)
– Monter le té de fourche inférieur. 🔧 (☛ p. 52)

Déposer la plaque frontale (XC-W)



– Enlever la vis ❶ et retirer le guide de la durite.
– Enlever la vis ❷. Retirer la plaque frontale.

Mettre en place la plaque frontale (XC-W)



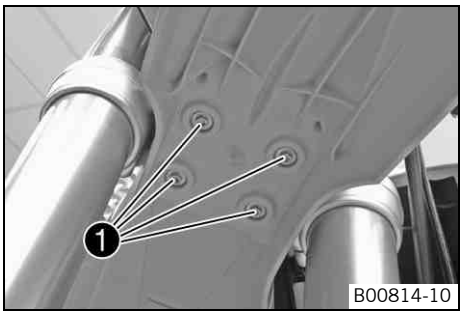
– Positionner la plaque frontale. Mettre la vis ❶ en place et serrer.
Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Info
Vérifier que les crochets sont bien engagés dans le garde-boue.

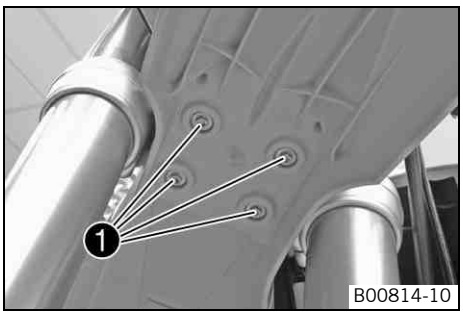
– Positionner la durite de frein. Poser la pince, mettre la vis ❷ en place et serrer.

Déposer le garde-boue avant



– Enlever les vis ❶. Retirer le garde-boue avant.
– Vérifier que les douilles-entretoises restent en place.

Monter le garde-boue avant

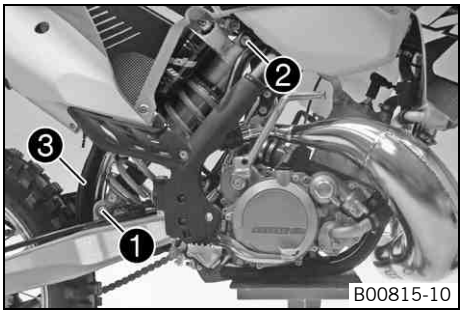


– S'assurer que les douilles-entretoises sont mises en place dans le garde-boue.
– Positionner le garde-boue avant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.
Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Info
Vérifier que les crochets sont correctement engagés dans la plaque frontale.

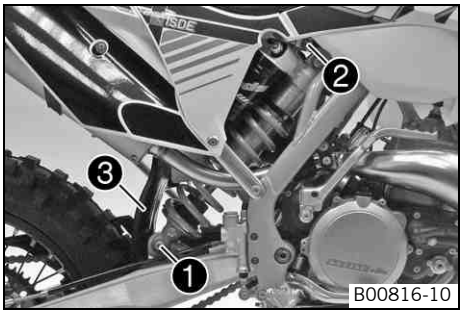
Déposer l'amortisseur



– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)

(Tous les modèles 125/200)

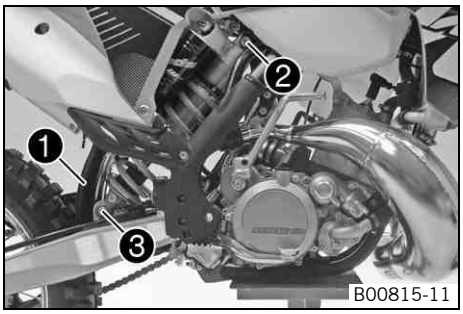
– Retirer la vis ❶ et abaisser la roue arrière avec le bras oscillant assez loin de façon à pouvoir tourner encore la roue arrière. Fixer la roue arrière dans cette position.
– Enlever la vis ❷, appuyer sur le côté de la bavette ❸ et retirer l'amortisseur.



(Tous les modèles 250/300)

– Retirer la vis ❶ et abaisser la roue arrière avec le bras oscillant assez loin de façon à pouvoir tourner encore la roue arrière. Fixer la roue arrière dans cette position.
– Enlever la vis ❷, appuyer sur le côté de la bavette ❸ et retirer l'amortisseur.

Monter l'amortisseur



(Tous les modèles 125/200)

– Appuyer sur le côté de la bavette ❶ et positionner l'amortisseur. Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis amortisseur en haut	M12	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**

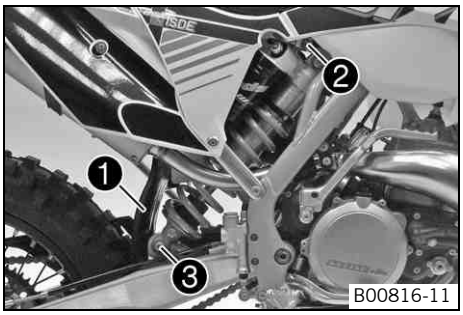
– Mettre la vis ❸ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis amortisseur en bas	M12	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**

Info

Le palier de pivot de l'amortisseur est téflonné au niveau du bras oscillant. Ne le lubrifier en aucun cas à la graisse ou tout autre lubrifiant. Le cas contraire, le lubrifiant attaque la couche de Téflon et réduit énormément sa durée de vie.



(Tous les modèles 250/300)

– Appuyer sur le côté de la bavette ❶ et positionner l'amortisseur. Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis amortisseur en haut	M12	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**

– Mettre la vis ❸ en place et serrer.

Indications prescrites

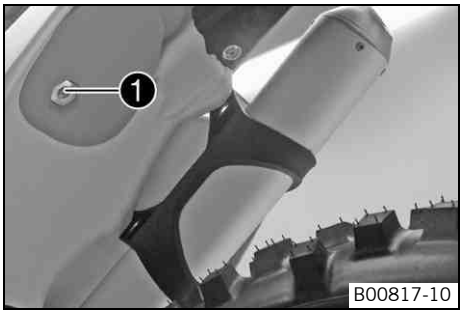
Vis amortisseur en bas	M12	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**

Info

Le palier de pivot de l'amortisseur est téflonné au niveau du bras oscillant. Ne le lubrifier en aucun cas à la graisse ou tout autre lubrifiant. Le cas contraire, le lubrifiant attaque la couche de Téflon et réduit énormément sa durée de vie.

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

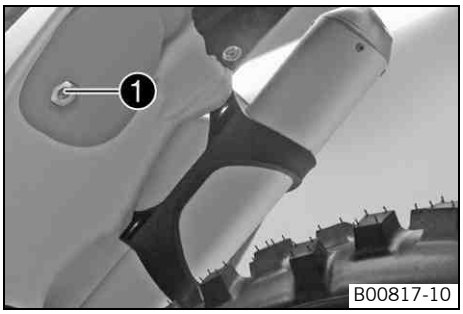
Retirer la selle



– Enlever la vis ❶. Soulever la selle par l'arrière, tirer et l'enlever par le haut.

Remonter la selle

– Engager la selle à l'avant dans l'entretoise du réservoir de carburant, la laisser retomber à l'arrière et en même temps la pousser vers l'avant.
– Vérifier que la selle ne bouge pas.

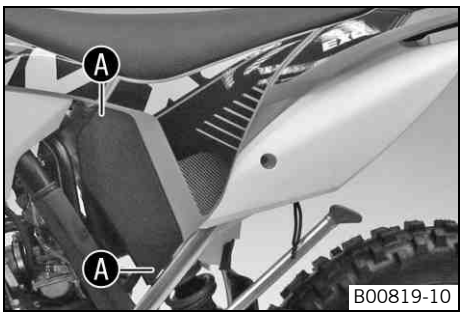


– Monter la vis ❶ de fixation de la selle et la serrer.

Indications prescrites

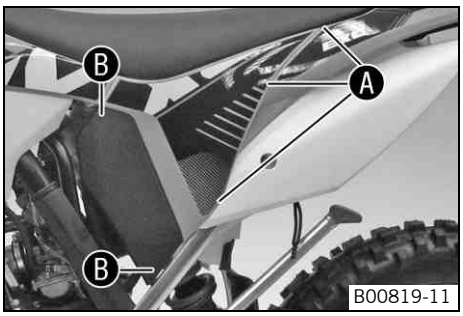
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air



– Démonter latéralement le couvercle de boîtier du filtre à air dans la zone ❹ et le retirer vers l'avant.

Installer le couvercle de boîtier de filtre à air



– Accrocher le couvercle de boîtier du filtre à air dans la partie arrière ❹ et l'enclencher dans la partie avant ❸.

Déposer le filtre à air

Remarque

Dommages sur le moteur L'air non filtré a une influence négative sur la longévité du moteur.

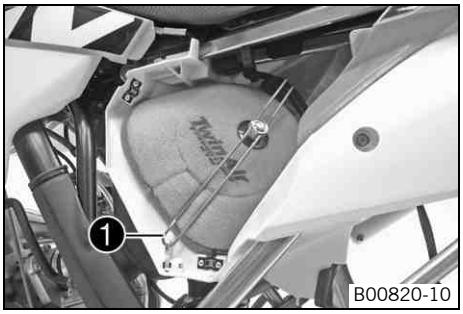
– Ne jamais utiliser le véhicule sans filtre à air pour éviter que la poussière et les impuretés pénètrent dans le moteur et entraînent une usure précoce.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

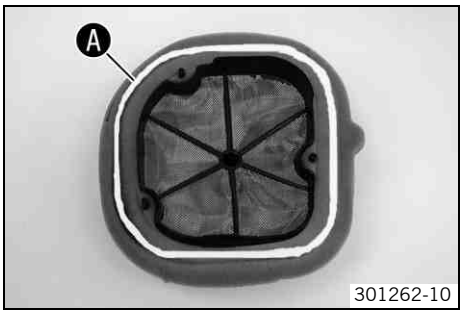
– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

– Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 57)



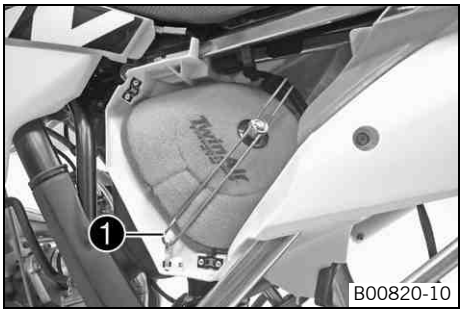
– Décrocher l'étrier de support du filtre à air ❶ situé en bas et le basculer sur le côté. Retirer le filtre à air avec son support.
– Dégager le filtre à air de son support.

Remonter le filtre à air



– Monter le filtre à air propre sur son support.
– Graisser le filtre à air dans sa partie ❹.

Graisse longue durée (☛ p. 131)



– Mettre en place et positionner simultanément les deux pièces et les fixer avec l'étrier de maintien du filtre à air ❶.

Info
Si le filtre à air est mal monté, de la poussière et de la saleté peuvent pénétrer dans le moteur et occasionner des dégâts.

– Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 57)

Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne pas nettoyer le filtre à air au carburant ou au pétrole car ceux-ci sont agressifs et altèrent la mousse.

– Déposer le filtre à air. (☛ p. 57)
– Bien laver le filtre à air dans un nettoyant liquide spécial et le laisser sécher.

Nettoyant pour filtre à air (☛ p. 131)

Info
Uniquement presser le filtre à air, sans l'essorer en le tordant.

– Lubrifier le filtre à air sec à l'aide d'une huile à filtre de qualité.

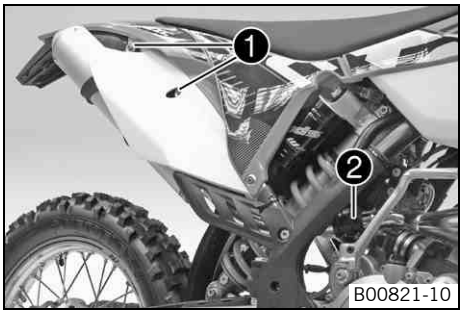
Lubrifiant pour filtre à air mousse (☛ p. 131)

– Nettoyer le boîtier du filtre à air.
– Nettoyer la pipe d'admission, vérifier qu'elle n'est pas endommagée et qu'elle est bien serrée.
– Remonter le filtre à air. (☛ p. 58)

Déposer le silencieux arrière

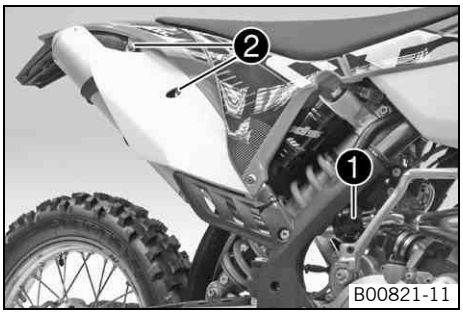
Avertissement
Danger de brûlure Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

– Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.



– Enlever les vis ❶.
– Ôter le silencieux arrière du manchon en caoutchouc ❷ du tuyau.

Monter le silencieux arrière



– Mettre le silencieux arrière en place avec le manchon en caoutchouc ❶.
– Mettre les vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

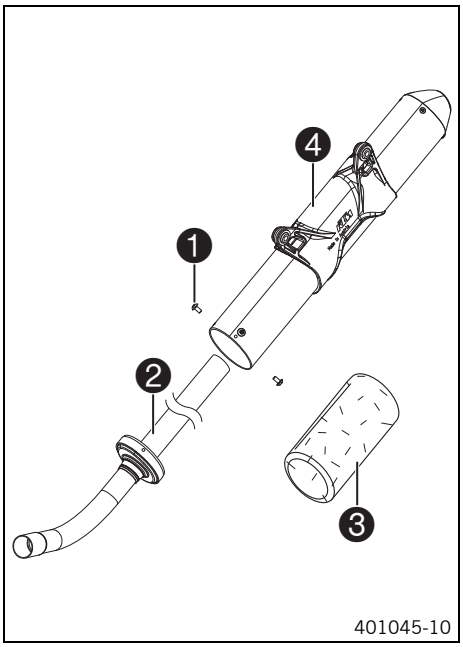
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Remplacer la laine de roche du silencieux arrière

Avertissement
Danger de brûlure Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

– Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.

Info
Au fil du temps, les fibres du produit isolant se volatilisent en plein air, le silencieux « brûle ».
Outre un niveau sonore accru, les caractéristiques liées à la puissance changent également.



– Déposer le silencieux arrière. (☛ p. 59)
– Enlever les vis ❶. Extraire le tube intérieur ❷.
– Tirer la laine de roche ❸ hors du tube intérieur.
– Nettoyer les pièces qui viennent d'être montées.
– Monter de la nouvelle laine de roche ❸ sur le tube intérieur.
– Emmancher le tube extérieur ❹ sur le tube intérieur avec la nouvelle laine de roche.
– Mettre toutes les vis ❶ en place et serrer.
– Monter le silencieux arrière. (☛ p. 59)

Déposer le réservoir de carburant

Danger

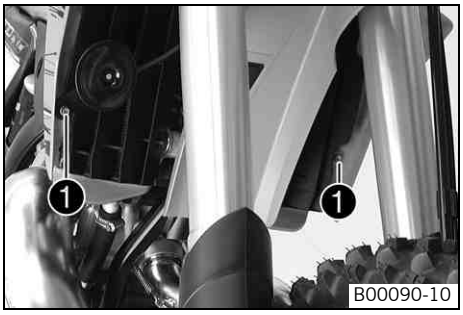
Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.



- Retirer la selle. (☛ p. 56)
- Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**. (Figure 601157-10☛ p. 22)
- Débrancher la durite d'essence.

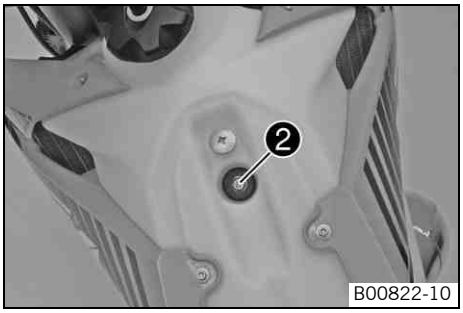
Info

Il se peut qu'un reste d'essence s'écoule du tuyau de carburant.

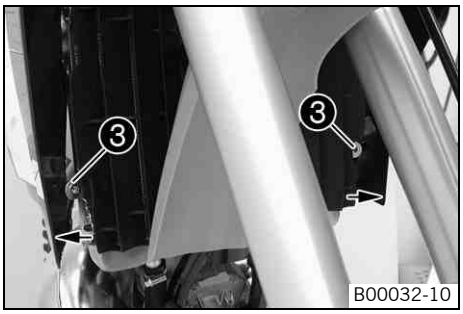
- Enlever les vis ❶ avec la douille à collet.

(toutes les EXC)

- Laisser pendre l'avertisseur sonore avec le support.



- Retirer la vis ❷ avec la bague en caoutchouc.
- Retirer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.



- Dégager les deux déflecteurs latéralement de la fixation du radiateur ❸ et retirer le réservoir de carburant par le haut.

Monter le réservoir de carburant

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

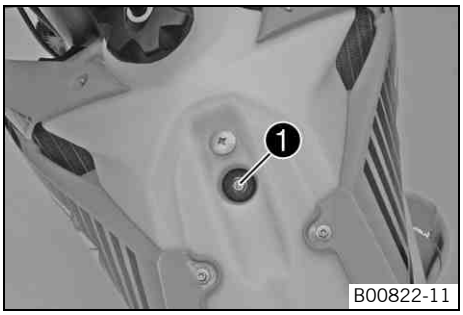
- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant.

– Contrôler la pose du câble d'accélération Bowden. (☛ p. 67)
– Mettre le réservoir de carburant en place et accrocher les deux déflecteurs latéralement sur la fixation du radiateur.
– S'assurer qu'aucun câble ou câbles d'accélérateur ne soient restés coincés ou ne se soit endommagé.



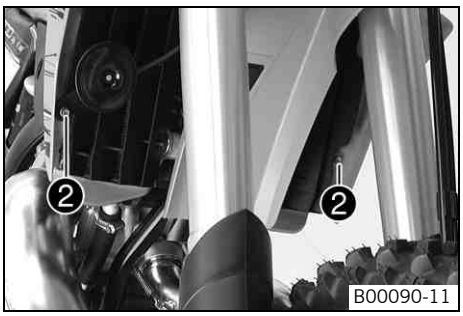
– Installer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.
– Monter la vis ❶ avec la bague caoutchouc et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

(toutes les EXC)

– Positionner l'avertisseur sonore et le support.



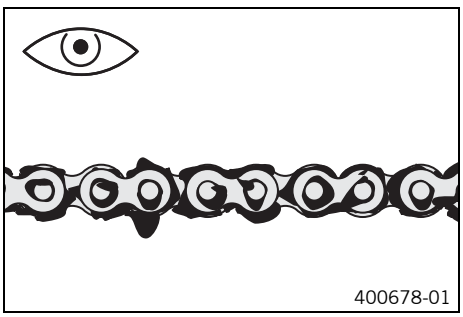
– Mettre en place les vis ❷ avec la douille à collet et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Raccorder la durite d'essence.
– Remonter la selle. (☛ p. 57)

Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne



– Vérifier si la chaîne présente des salissures grossières.
  » Lorsque la chaîne est fortement encrassée :
    – Nettoyer la chaîne. (☛ p. 62)

Nettoyer la chaîne

Avertissement
Risque d'accident La présence de lubrifiant sur les pneus diminue leur adhérence.

– Enlever le lubrifiant avec un nettoyant approprié.

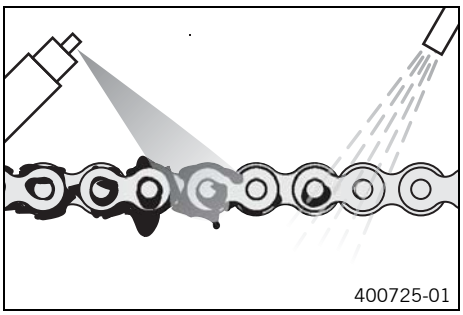
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien.


400725-01

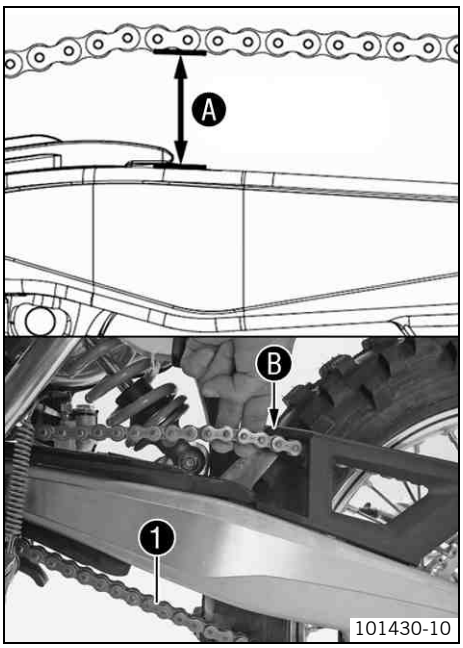
– Nettoyer régulièrement la chaîne, puis traiter avec du lubrifiant pour chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 131)
Aérosol pour chaîne Offroad (☛ p. 131)

Contrôler la tension de chaîne

Avertissement
Risque d'accident Risque dû à une chaîne mal tendue.

– Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier dans la boîte de vitesses et dans la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. En revanche, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Vérifier que la chaîne est correctement tendue, ajuster la tension si besoin est.



101430-10

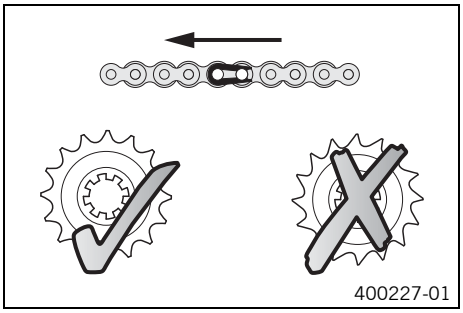
– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Tirer la chaîne au niveau du bout du pare-chaîne vers le haut et déterminer la tension de chaîne Ⓐ.

Info
La partie inférieure de la chaîne ❶ doit alors se tendre.
Lorsque le guide chaîne est monté, la chaîne doit pouvoir être tirée vers le haut au moins jusqu'à la butée sur le guide chaîne Ⓑ.
Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

Tension de chaîne	55… 58 mm (2,17… 2,28 in)

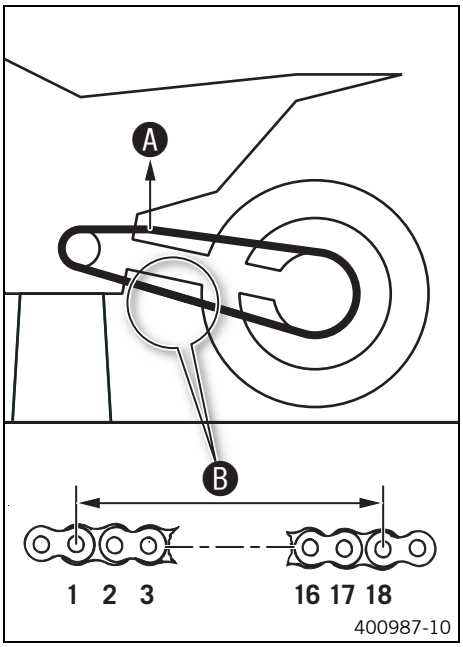
» Si la tension de la chaîne ne correspond pas aux indications prescrites :
  – Régler la tension de la chaîne. (☛ p. 64)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne


400227-01

– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Mettre la boîte de vitesses au point mort.
– Vérifier l'usure de la couronne et du pignon.
  » Lorsque la couronne resp. le pignon est usé :
    – Remplacer la couronne resp. le pignon. 🔧

Info
Le pignon, la couronne et la chaîne doivent toujours être remplacés ensemble.



400987-10

– Tirer sur la partie supérieure de la chaîne avec le poids indiqué Ⓐ.
  Indications prescrites

Poids pour la mesure de l'usure de la chaîne	10... 15 kg (22... 33 lb.)

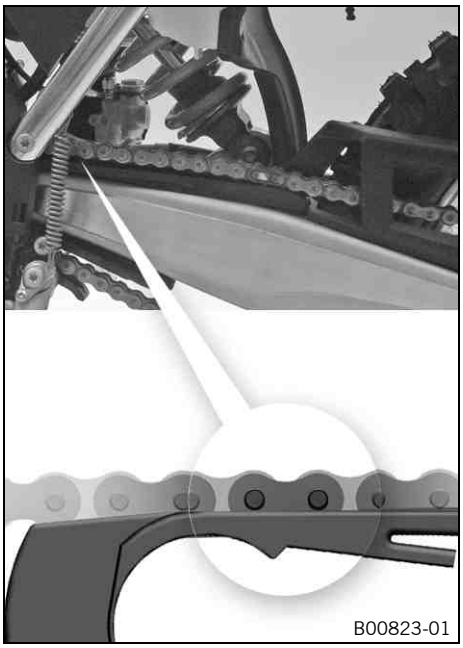
– Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance Ⓑ existant entre 18 rouleaux.

Info
Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

Écart maximal Ⓑ à l'endroit le plus long de la chaîne	272 mm (10,71 in)

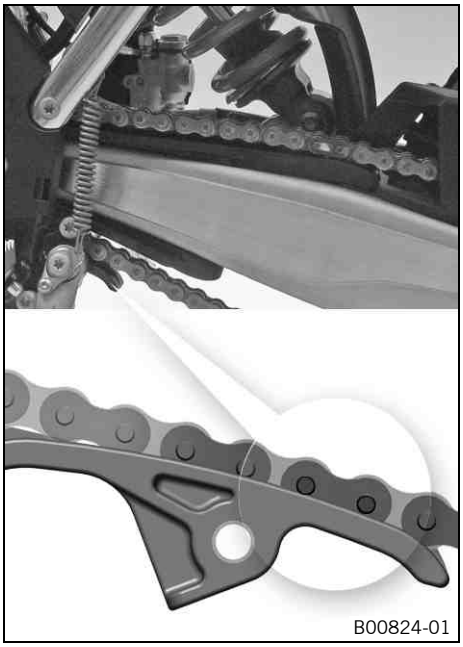
  » Lorsque l'écart Ⓑ est supérieur à la valeur indiquée :
    – Remplacer la chaîne. 🔧

Info
Lors du remplacement de la chaîne, il est recommandé de remplacer également le pignon et la couronne.
En effet, les pignons resp. couronnes usagés usent prématurément la nouvelle chaîne.


B00823-01

– Vérifier l'usure du guide-chaîne.
  » Lorsque l'arête inférieure des axes de la chaîne se trouve à la hauteur ou sous le patin de chaîne :
    – Remplacer le guide-chaîne. 🔧
– Vérifier que le guide-chaîne est bien en place.
  » Si le guide-chaîne n'est pas fixé :
    – Serrer le guide-chaîne.
      Indications prescrites

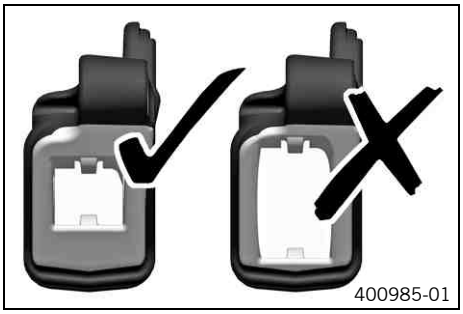
Vis guide-chaîne	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**


B00824-01

– Vérifier l'usure du patin de chaîne.
  » Lorsque l'arête inférieure des axes de la chaîne se trouve à la hauteur ou sous le patin de chaîne :
    – Remplacer le patin de chaîne.
– Vérifier que le patin de chaîne est bien en place.
  » Si le patin de chaîne n'est pas fixé :
    – Serrer le patin de chaîne.

    Indications prescrites

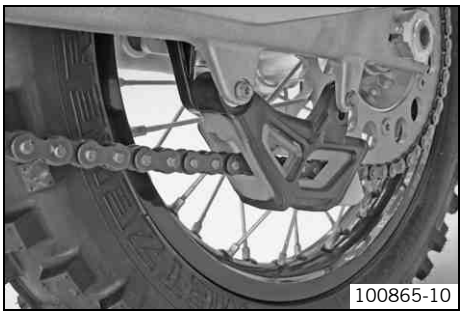
Vis patin (de chaîne)	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)


400985-01

– Vérifier l'usure du guide-chaîne.

Info
L'usure est visible sur la face avant du guide-chaîne.

  » Lorsque la partie claire du guide-chaîne est usée :
    – Remplacer le guide-chaîne.


100865-10

– Vérifier que le guide-chaîne est bien en place.
  » Si le guide-chaîne est mal fixé :
    – Serrer le guide-chaîne.

    Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

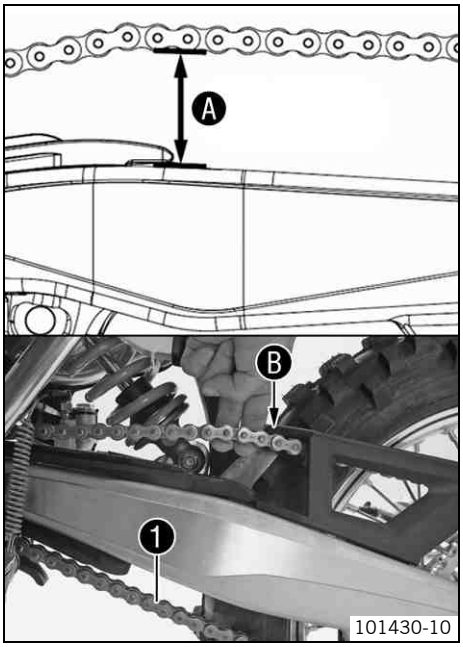
– Retirer la moto du socle réglable. (p. 45)

Régler la tension de la chaîne

Avertissement
Risque d'accident Risque dû à une chaîne mal tendue.

– Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier dans la boîte de vitesses et dans la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. En revanche, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Vérifier que la chaîne est correctement tendue, ajuster la tension si besoin est.

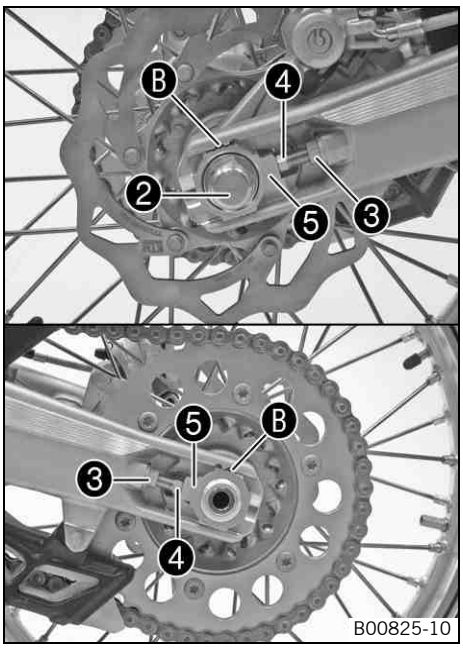
– Relever la moto avec des béquilles. (p. 45)



– Pousser la chaîne vers le haut au niveau de l'extrémité de patin et calculer la tension de chaîne Ⓐ.

Info

La partie inférieure de la chaîne ❶ doit alors se tendre.
Lorsque le guide chaîne est monté, la chaîne doit pouvoir être tirée vers le haut au moins jusqu'à la butée sur le guide chaîne Ⓑ.
Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.



– Desserrer l'écrou ❷.
– Desserrer les écrous ❸.
– Régler la tension de chaîne en tournant les vis de réglage ❹ de gauche et de droite.

Indications prescrites

Tension de chaîne	55... 58 mm (2,17... 2,28 in)
Tourner les vis de réglage ❹ vers la gauche et la droite de façon à ce que les marquages du tendeur de chaîne à gauche et à droite soient dans la même position que les marques de référence Ⓑ. La roue arrière est correctement positionnée.	

– Serrer les écrous ❸.
– Vérifier que les tendeurs de chaîne ❺ sont plaqués contre les vis de réglage ❹.
– Serrer l'écrou ❷.

Indications prescrites

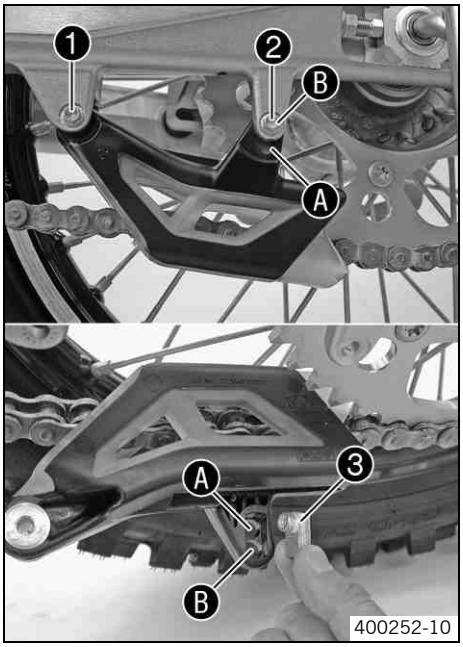
Écrou axe arrière	M20x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Info

La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.
Les tendeurs de chaîne ❺ peuvent être pivotés à 180°.

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Régler le guide-chaîne



– Enlever l'écrou de la vis ❶.
– Enlever les vis ❶ et ❷. Retirer le guide-chaîne.

Condition

Nombre de dents : ≤ 44 dents

– Insérer l'écrou ❸ dans l'alésage Ⓐ. Positionner le guide-chaîne.
– Mettre la vis ❶ et ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Monter et serrer l'écrou sur la vis ❶.

Indications prescrites

Autres écrous châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Condition

Nombre de dents : ≥ 45 dents

– Insérer l'écrou ❸ dans l'alésage Ⓑ. Positionner le guide-chaîne.
– Mettre la vis ❶ et ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

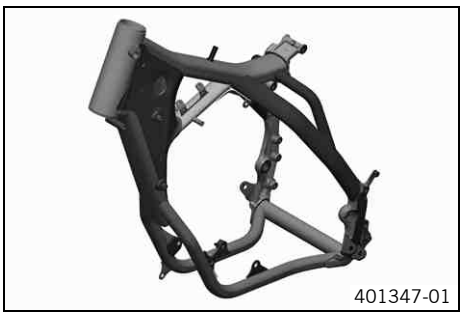
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Monter et serrer l'écrou sur la vis ❶.

Indications prescrites

Autres écrous châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Vérifier le cadre

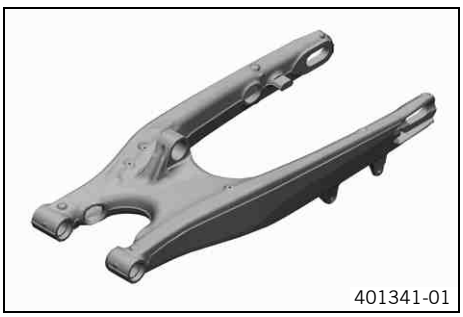


– Vérifier si le cadre présente des fissures et des déformations.
» Si le cadre présente des fissures ou des déformations suite à des forces mécaniques :
– Remplacer le cadre.

Info

Tout cadre endommagé par des forces mécaniques doit impérativement être remplacé. KTM n'autorise aucune réparation sur le cadre.

Vérifier le bras oscillant



– Vérifier si le bras oscillant présente des dommages, des fissures et des déformations.
» Si le bras oscillant présente des dommages, des fissures ou des déformations :
– Remplacer le bras oscillant.

Info

Tout bras oscillant endommagé doit impérativement être remplacé. KTM n'autorise aucune réparation sur le bras oscillant.

Contrôler la pose du câble d'accélérateur

– Déposer le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 60)

B00826-01

(Tous les modèles 125/200)

– Contrôler la pose du câble d'accélération Bowden.

Les deux câbles d'accélérateur doivent être placés sur la partie arrière du guidon, à gauche sur le tube supérieur du cadre, vers le carburateur.

» Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le positionnement des câbles d'accélération Bowden.

B00827-01

(Tous les modèles 250/300)

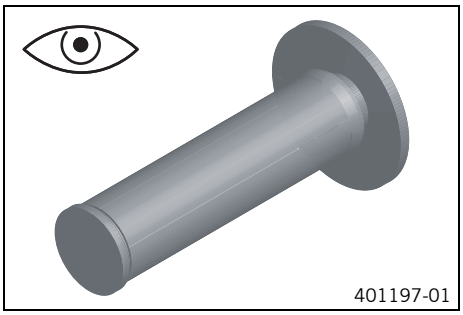
– Contrôler la pose du câble d'accélération Bowden.

Les deux câbles d'accélérateur doivent être placés sur la partie arrière du guidon, à gauche sur le tube supérieur du cadre, vers le carburateur.

» Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le positionnement des câbles d'accélération Bowden.

Vérifier le caoutchouc de poignée


401197-01

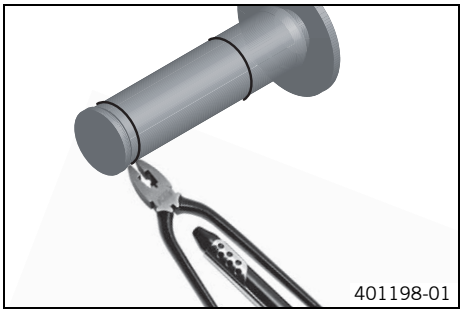
– Vérifier les caoutchoucs des poignées au niveau du guidon (dommages, usure et fixation).

» Si un caoutchouc de poignée est endommagé, usé ou détaché :

– Remplacer et bloquer le caoutchouc de poignée.

Colle pour caoutchouc de poignée (00062030051) (☛ p. 131)

Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée

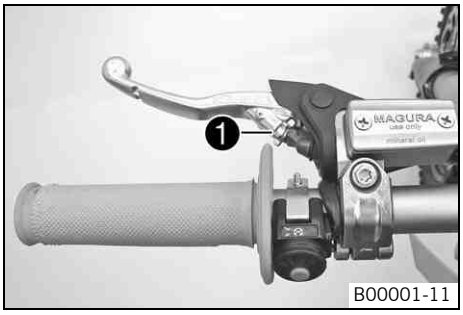

401198-01

– Vérifier le caoutchouc de poignée. (☛ p. 67)
– Bloquer le caoutchouc de poignée en deux points avec le fil de blocage.

Fil de blocage (54812016000)
Pince à torsader (U6907854)

✓ Les extrémités torsadées du fil sont opposées aux paumes des mains et sont tournées vers le caoutchouc de la poignée.

Régler la position de base du levier d'embrayage

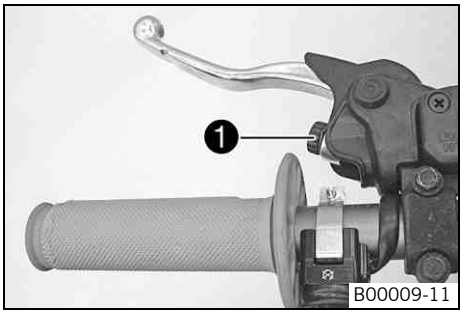


B00001-11

(Tous les modèles 125/200)

– La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.

Info
La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre éloigne le levier d'embrayage du guidon.
La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre rapproche le levier d'embrayage du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.



B00009-11

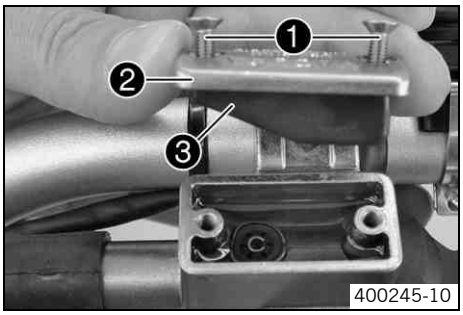
(Tous les modèles 250/300)

– La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.

Info
La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait se rapprocher le levier d'embrayage du guidon.
La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre fait s'éloigner le levier d'embrayage du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

Vérifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique

Info
Le niveau de liquide augmente au fur et à mesure de l'usure des lamelles de la garniture d'embrayage.



400245-10

(Tous les modèles 125/200)

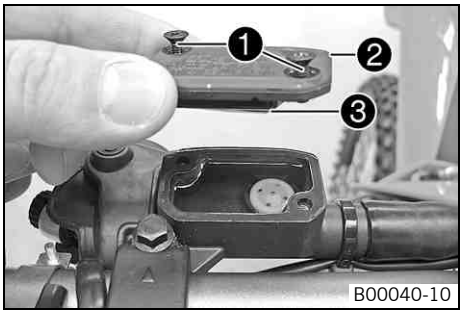
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Contrôler le niveau de liquide.

Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

» Si le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Huile hydraulique (15) (☛ p. 129)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



(Tous les modèles 250/300)

- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ❶.
- Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
- Contrôler le niveau de liquide.

Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

  » Si le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 130)

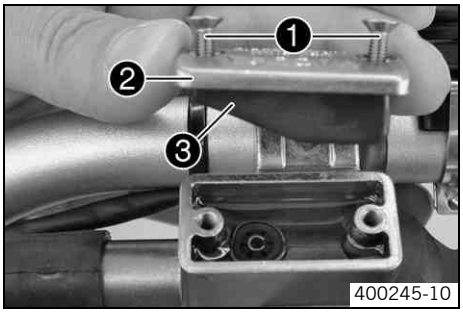
- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique

Avertissement

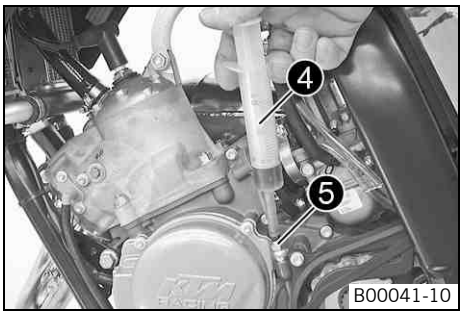
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



(Tous les modèles 125/200)

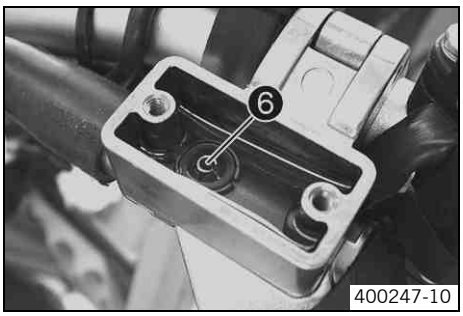
- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ❶.
- Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



- Remplir la seringue de purge ❹ de liquide approprié.

Seringue de purge (50329050000)
Huile hydraulique (15) (☛ p. 129)

- Enlever la vis de purge ❺ située sur le cylindre récepteur et mettre en place la seringue de purge ❹.

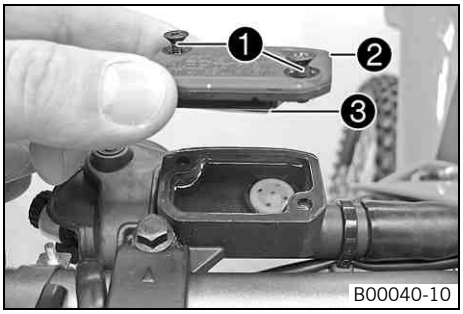


- Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ❻ du maître-cylindre.
- Retirer régulièrement du liquide du bocal du maître-cylindre pour éviter un débordement.
- Retirer la seringue quand la purge est terminée. Remettre la vis de purge et la visser fermement.
- Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

  Indications prescrites

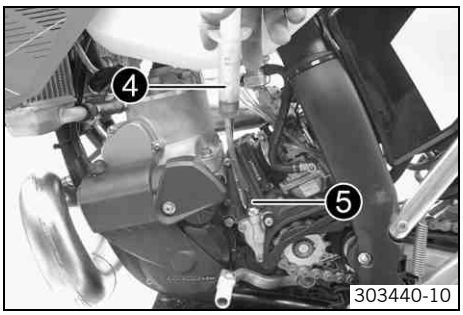
Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



(Tous les modèles 250/300)

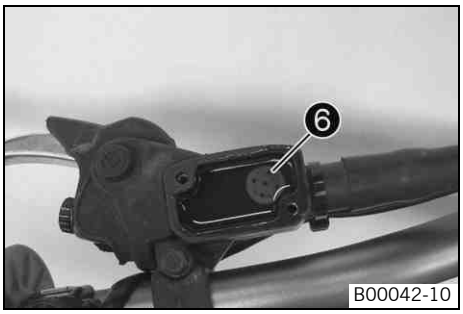
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



– Remplir la seringue de purge ❹ de liquide approprié.

Seringue de purge (50329050000)
Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 130)

– Enlever la vis de purge ❺ située sur le cylindre récepteur et mettre en place la seringue de purge ❹.



– Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ❻ du maître-cylindre.
– Retirer régulièrement du liquide du bocal du maître-cylindre pour éviter un débordement.
– Retirer la seringue quand la purge est terminée. Remettre la vis de purge et la visser fermement.
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Indications prescrites

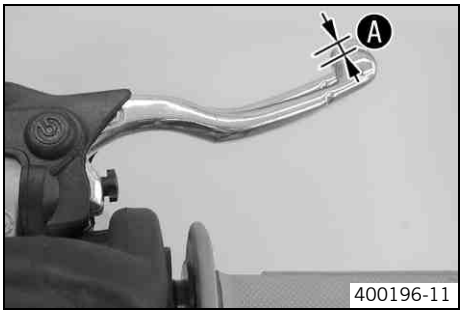
Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Vérifier la course libre de la poignée de frein à main

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si le levier de frein à main n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein avant. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein avant. Régler la course libre du levier de frein à main conformément aux consignes.

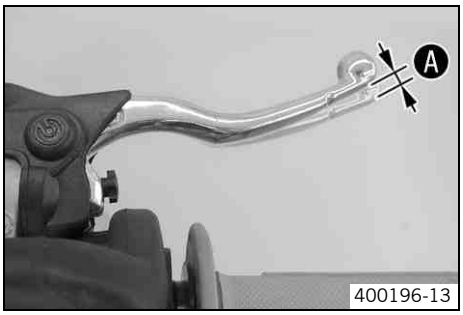


(XC-W)

– Enfoncer la poignée de frein à main vers l'avant et vérifier la course libre ❹.

Course libre du levier de frein à main	≥ 3 mm (≥ 0,12 in)

» Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler la position de base du levier de frein à main. (☛ p. 71)



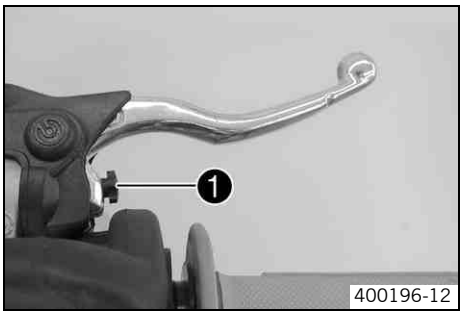
(toutes les EXC)

– Enfoncer le levier de frein à main vers le guidon et vérifier la course libre ❹.

Course libre du levier de frein à main	≥ 3 mm (≥ 0,12 in)

» Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 71)

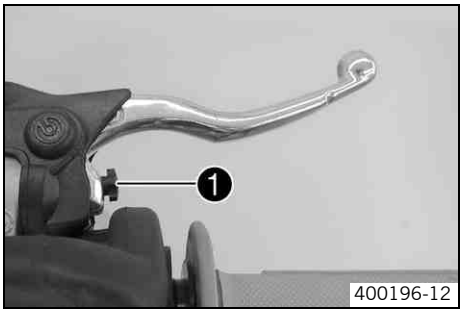
Régler la position de base du levier de frein à main (XC-W)



– Vérifier la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 71)
– Adapter la position de base du levier de frein à main avec la vis de réglage ❶ en fonction de la taille de la main du pilote.

Info
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main s'éloigne du guidon.
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main se rapproche du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

Régler la course libre de la poignée de frein à main (toutes les EXC)



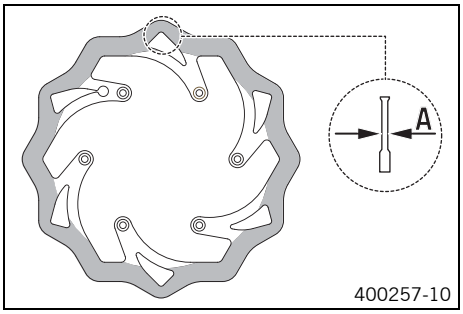
– Vérifier la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 71)
– Régler la course libre de la poignée de frein à main à l'aide de la vis de réglage ❶.

Info
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, la course libre diminue. Le point d'application s'éloigne du guidon.
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la course libre augmente. Le point d'application se rapproche du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

Contrôler les disques de frein

Avertissement
Risque d'accident Efficacité des freins amoindrie par un/des disque(s) de frein usé(s).

– Remplacer sans tarder le/les disque(s) de frein usé(s). (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Contrôler à divers endroits l'épaisseur Ⓐ des disques de frein avant et arrière.

Info
L'usure entraîne une diminution de l'épaisseur du disque de frein au niveau de la surface d'appui des plaquettes de frein.

Usure limite des disques de freins	
avant	2,5 mm (0,098 in)
arrière	3,5 mm (0,138 in)

» Si l'épaisseur des disques de frein est inférieure à la valeur prescrite :
– Remplacer les disques de frein.

– Vérifier l'absence de dégâts, de fissures et de déformations sur les disques de frein avant et arrière.
» Si les disques de freins présentent des dégradations, des fissures ou des déformations :
– Remplacer les disques de frein.

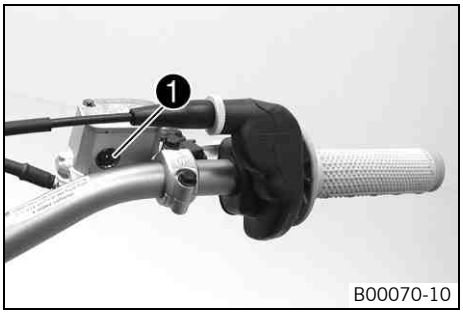
Vérifier le niveau de liquide de frein avant

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Mettre le réservoir de liquide de frein monté au guidon en position horizontale.
– Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ❶.
» Le niveau du liquide de frein est inférieur au repère minimum **MIN**.
– Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant. 🔧 (☛ p. 72)

Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant 🔧

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

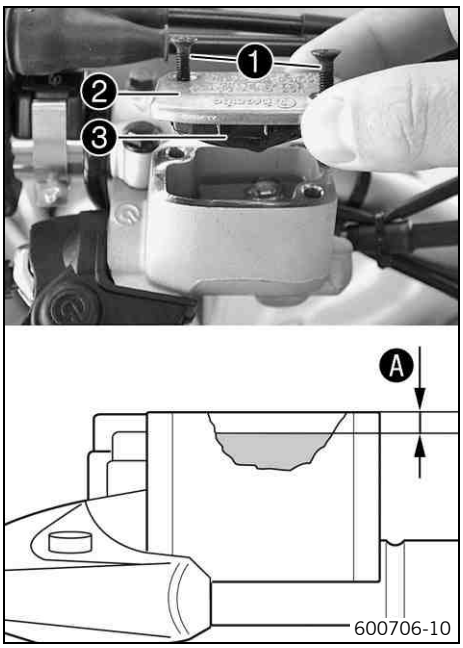
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



– Mettre le réservoir de liquide de frein monté au guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Faire l'appoint en liquide de frein jusqu'au repère Ⓐ.

Indications prescrites

Cote Ⓐ (niveau de liquide de frein sous le bord supérieur du réservoir)	5 mm (0,2 in)

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 130)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Info

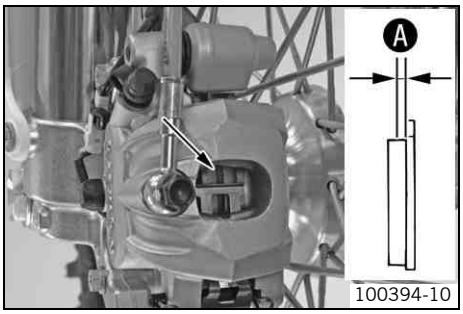
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

Vérifier les plaquettes de frein avant

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

– Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale Ⓐ.

Épaisseur de plaquettes de frein minimale Ⓐ	≥ 1 mm (≥ 0,04 in)

» Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
  – Remplacer les plaquettes de frein avant. 🔧 (☛ p. 74)
– Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
» En présence d'endommagement et de fissures :
  – Remplacer les plaquettes de frein avant. 🔧 (☛ p. 74)

Remplacer les plaquettes de frein avant

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

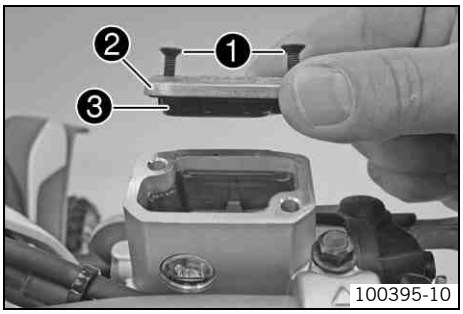
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.

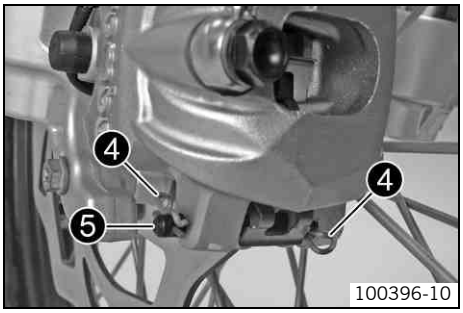
– De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !

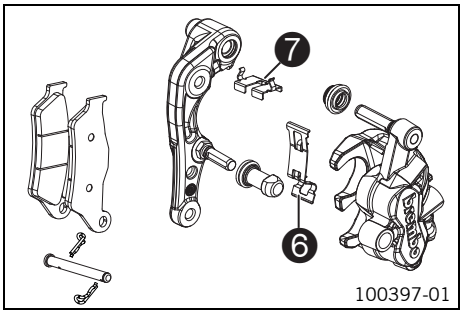




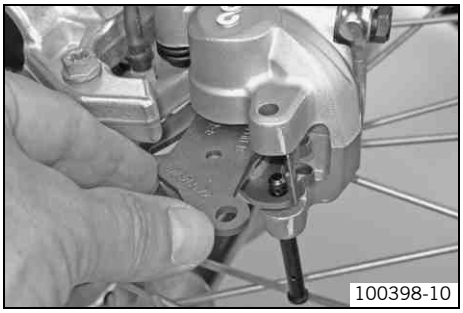
– Amener le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons. S'assurer que du liquide de frein ne déborde pas du réservoir et, l'absorber, le cas échéant.

Info
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.

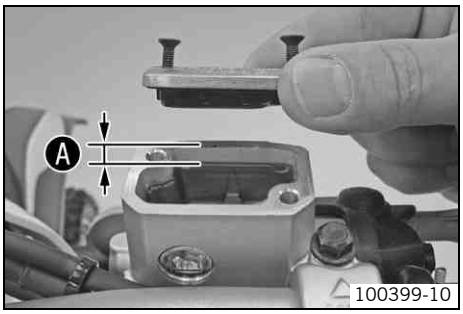
– Démonter les goupilles de sécurité ❹, retirer l'axe ❺ et enlever les plaquettes de frein.
– Nettoyer l'étrier et son support.



– S'assurer que la lame de ressort ❻ dans l'étrier de frein et la tôle de glissement ❼ dans le support sont correctement mises en place.



– Mettre les plaquettes de frein et le(s) boulon(s) en place et installer les goupilles de sécurité.
– Actionner plusieurs fois la poignée de frein jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient en contact avec le disque et qu'une résistance soit perceptible.



– Rectifier le niveau de liquide de frein pour qu'il atteigne le repère ❹.

Indications prescrites

Cote ❹ (niveau de liquide de frein sous le bord supérieur du réservoir)	5 mm (0,2 in)

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 130)

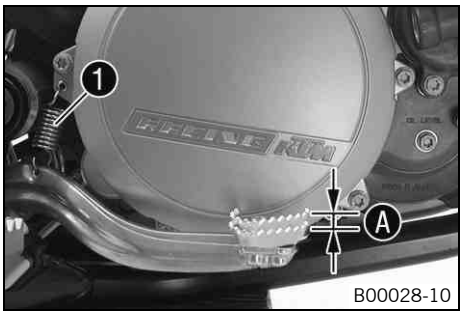
– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



– Décrocher le ressort ❶.
– Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière entre la butée de fin de course et le support du piston dans le maître-cylindre et vérifier la course libre ❹.

Indications prescrites

Course libre sur le levier de frein à pédale	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

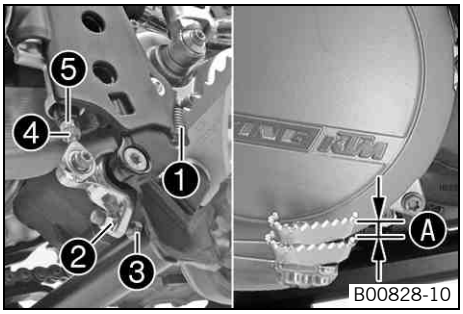
» Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler la position de base de la pédale de frein arrière. 🔧 (☛ p. 75)

– Fixer le ressort ❶.

Régler la position de base de la pédale de frein arrière 🔧

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



– Décrocher le ressort ❶.
– Desserrer l'écrou ❹ et le faire revenir avec la tige ❺ jusqu'à ce que la course libre maximale soit disponible.
– Pour adapter individuellement le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière, desserrer l'écrou ❷ et faire tourner la vis ❸ en conséquence.

Info
La plage de réglage est limitée.

– Faire tourner la tige ❺ jusqu'à ce que la course libre Ⓐ soit présente. Si nécessaire, adapter le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière.

Indications prescrites

Course libre sur le levier de frein à pédale	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

– Maintenir la vis ❸ et serrer l'écrou ❷.

Indications prescrites

Écrou de butée de la pédale de frein arrière	M8	30 Nm (22,1 lbf ft)

– Maintenir la tige ❺ et serrer l'écrou ❹.

Indications prescrites

Autres écrous châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Fixer le ressort ❶.

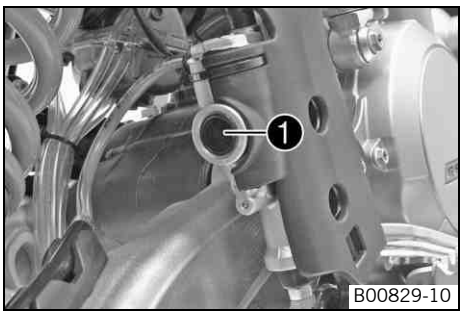
Contrôler le niveau de liquide de frein arrière

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
– Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ❶.
  » Une bulle d'air est visible dans le regard ❶ :
    – Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière. 🔧 (☛ p. 76)

Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière 🔧

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

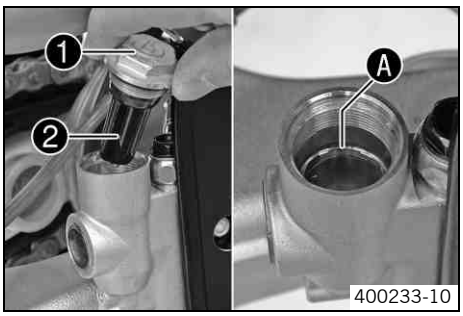
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



– Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
– Retirer le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique.
– Rajouter du liquide de frein jusqu'au repère Ⓐ.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 130)

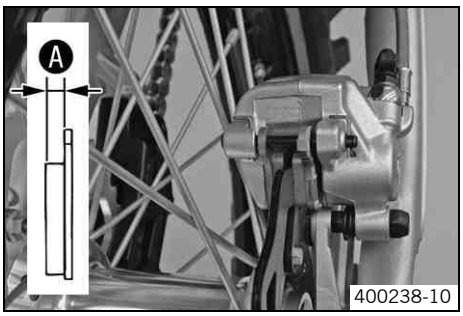
– Mettre le couvercle fileté avec la membrane et le joint torique en place.

Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

Vérifier les plaquettes de frein arrière

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

– Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale Ⓐ.

Épaisseur de plaquettes de frein minimale Ⓐ	≥ 1 mm (≥ 0,04 in)

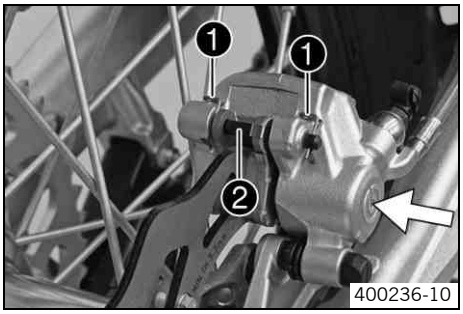
» Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
– Remplacer les plaquettes de frein arrière. 🔧 (☛ p. 78)

– Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
» En présence d'endommagement et de fissures :
– Remplacer les plaquettes de frein arrière. 🔧 (☛ p. 78)

Déposer les plaquettes de frein arrière 🔧

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Repousser l'étrier à la main en direction du disque pour refouler le piston.

Info
Vérifier que l'étirer n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.

– Démonter les goupilles de sécurité ❶, retirer l'axe ❷ et enlever les plaquettes de frein.

– Nettoyer l'étrier et son support.

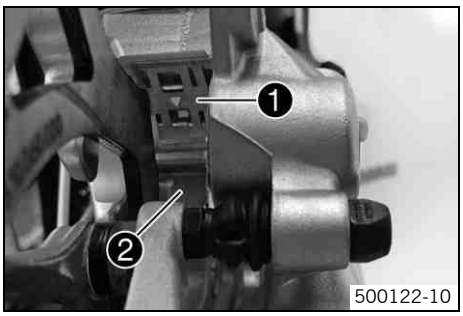
Monter les plaquettes de frein arrière

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

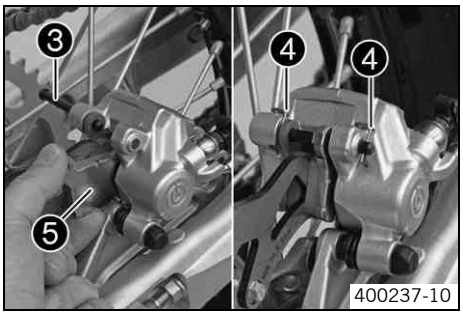
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.

– De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.



– Contrôler les disques de frein. (☛ p. 72)
– S'assurer que la lame de ressort ❶ dans l'étrier de frein et la plaque de glissement ❷ dans le support sont correctement mises en place.

Info
La flèche sur la lame de ressort indique le sens de rotation du disque de frein.



– Mettre les plaquettes de frein et le(s) boulon(s) ❸ en place et installer les goupilles de sécurité ❹.

Info
Vérifier que la tôle anti-chaleur ❺ est bien mise en place sur la plaquette de frein coté piston.

– Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance se fasse sentir.

Remplacer les plaquettes de frein arrière

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

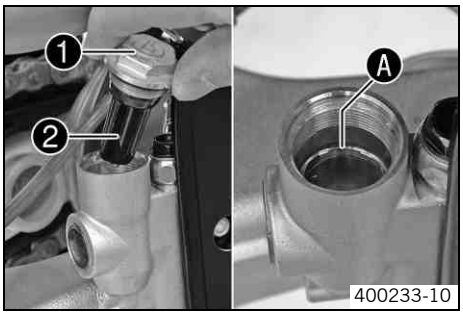
– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



– Déposer les plaquettes de frein arrière. 🔧 (☛ p. 77)
– Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
– Retirer le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique.
– Repousser les pistons de frein à fond. S'assurer que le liquide de frein ne déborde pas du réservoir et absorber si nécessaire.
– Monter les plaquettes de frein arrière. 🔧 (☛ p. 78)
– Rectifier le niveau de liquide de frein jusqu'au repère Ⓐ.

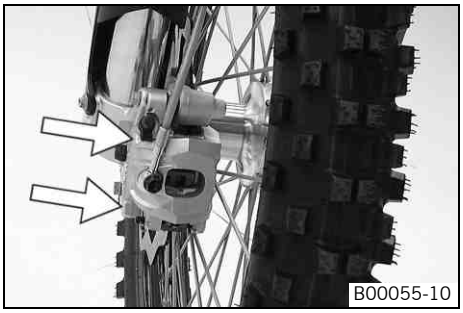
Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 130)

– Mettre le couvercle fileté avec la membrane et le joint torique en place.

Info

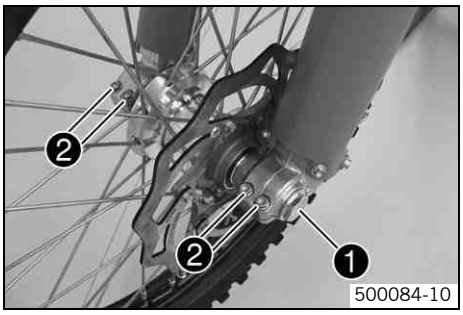
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

Déposer la roue avant



– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons.

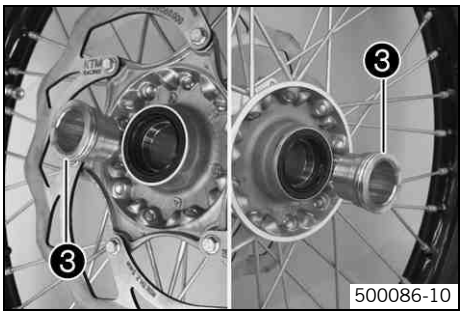
Info
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.



– Enlever la vis ❶.
– Desserrer les vis ❷.

– Tenir la roue avant et retirer l'axe. Retirer la roue avant de la fourche.

Info
Ne pas actionner le levier de frein à main quand la roue avant est démontée.
Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.

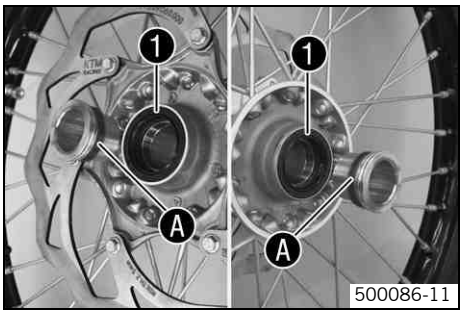


– Retirer les douilles-entretoises ❸.

Monter la roue avant

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

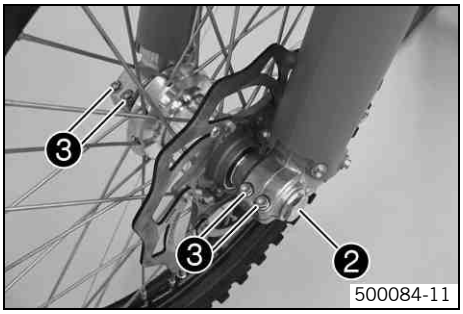
– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



– Vérifier l'usure et la dégradation de l'axe de roue.
  » Si l'axe de roue est endommagé ou usé :
    – Remplacer l'axe de roue.
– Nettoyer et lubrifier les bagues d'étanchéité ❶ et la surface de roulement Ⓐ des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (☛ p. 131)

– Poser les douilles-entretoises.



– Soulever la roue avant dans la fourche, positionner et installer l'axe.
– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis axe avant	M24x1,5	45 Nm (33,2 lbf ft)

– Actionner plusieurs fois le levier de frein à main jusqu'à ce que les garnitures se plaquent contre le disque de frein.
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)
– Actionner le frein de la roue avant et enfoncer fermement la fourche plusieurs fois afin de positionner les jambes de fourche.
– Serrer les vis ❸.

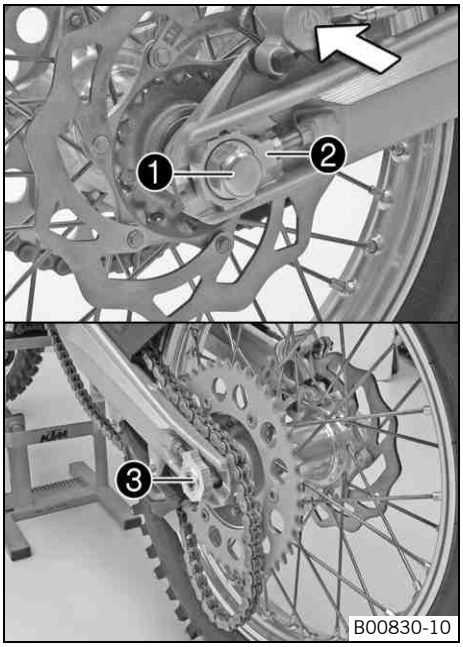
Indications prescrites

Vis fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)

Démonter la roue arrière

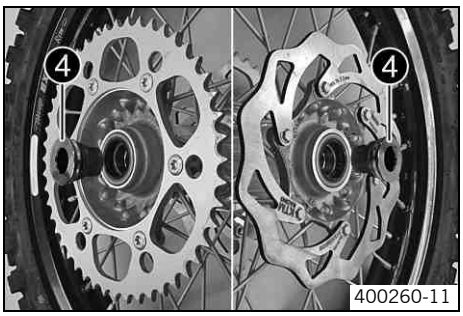
– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Repousser l'étrier à la main en direction du disque pour refouler le piston.

Info
Vérifier que l'étirer n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.



– Enlever l'écrou ❶.
– Retirer les tendeurs de chaîne ❷. Retirer l'axe ❸ de façon à ce que la roue arrière puisse être poussée vers l'avant.
– Pousser la roue arrière aussi loin que possible vers l'avant. Enlever la chaîne de la couronne.
– Tenir la roue arrière et retirer l'axe. Enlever la roue arrière du bras oscillant.

Info
Ne pas actionner le levier de frein au pied quand la roue arrière est démontée.
Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.

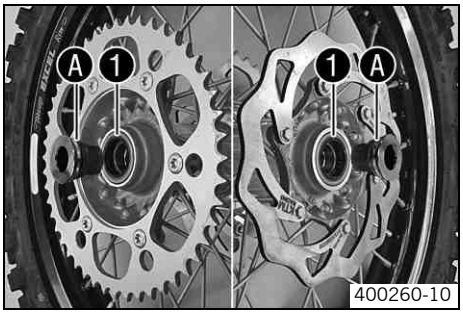


– Retirer les douilles-entretoises ❹.

Monter la roue arrière

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

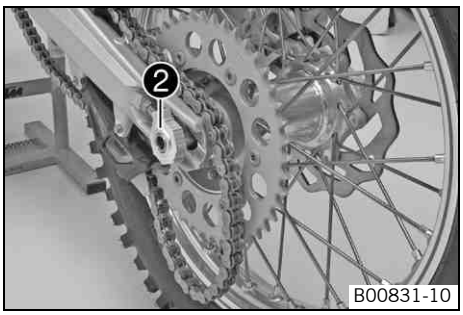
– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



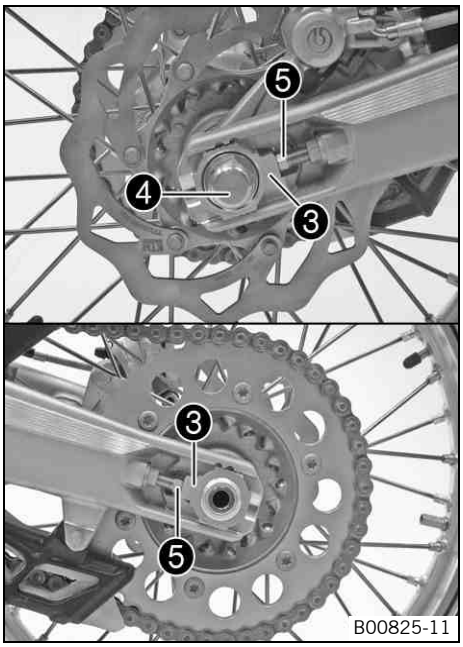
– Vérifier l'usure et la dégradation de l'axe de roue.
  » Si l'axe de roue est endommagé ou usé :
    – Remplacer l'axe de roue.
– Nettoyer et lubrifier les bagues d'étanchéité ❶ et la surface de roulement Ⓐ des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (☛ p. 131)

– Poser les douilles-entretoises.



– Soulever la roue arrière dans le bras oscillant, positionner et insérer l'axe ❷.
– Placer la chaîne.



– Positionner les tendeurs de chaîne ❸. Mettre en place l'écrou ❹, mais ne pas serrer.
– Vérifier que les tendeurs de chaîne ❸ sont plaqués contre les vis de réglage ❺.
– Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 62)
– Serrer l'écrou ❹.

Indications prescrites

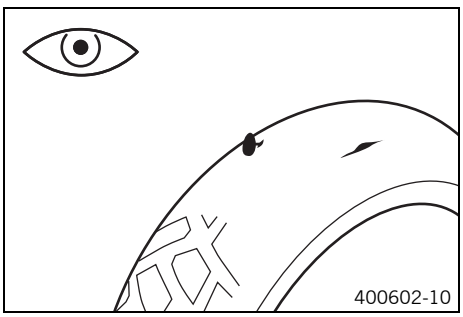
Écrou axe arrière	M20x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Info
La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm (1,18 in)) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.
Les tendeurs de chaîne ❸ peuvent être pivotés à 180°.

– Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance se fasse sentir.
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

Contrôler l'état des pneus

Info
Ne monter que des pneus homologués et/ou recommandés par KTM.
D'autres pneus peuvent avoir des répercussions négatives sur la conduite.
Le type de pneus, l'état des pneus et la pression d'air des pneus influencent la conduite de la moto.
Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil.
Des pneus usagés agissent défavorablement sur la conduite, particulièrement sur route mouillée.



– Contrôler le dessin des pneus avant et arrière ainsi que l'absence d'objets incrustés et autres dégradations.
  » En présence de coupures sur le dessin des pneus, d'objets incrustés et autres dégradations :
    – Remplacer le pneu.
– Vérifier la profondeur du profil.

Info
Respecter la profondeur de profil minimale requise par la loi dans le pays correspondant.

Profondeur de profil minimale	≥ 2 mm (≥ 0,08 in)

» Si le profil n'a plus la profondeur minimale requise :
– Remplacer le pneu.

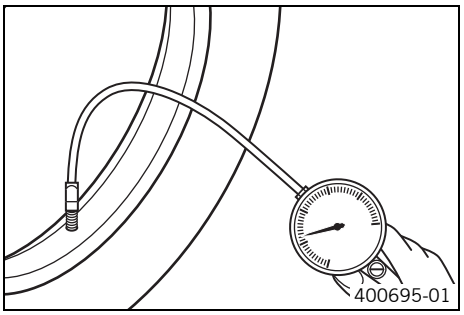
– Contrôler l'âge des pneus.

Info
La date de fabrication des pneus, généralement indiquée avec les inscriptions figurant sur le pneu, est désignée par les quatre derniers chiffres de la dénomination **DOT**. Les deux premiers chiffres correspondent à la semaine de fabrication et les deux derniers à l'année de fabrication.
Indépendamment de l'usure réelle des pneus, KTM préconise un changement de pneumatiques au plus tard tous les 5 ans.

» Lorsque le pneu a plus de 5 ans :
– Remplacer le pneu.

Contrôler la pression de l'air des pneus

Info
Une pression d'air insuffisante du pneu cause une usure anormale et une surchauffe du pneu.
Une pression d'air correcte du pneu contribue à un confort de conduite optimal et à une durée de vie maximale du pneu.



– Enlever le bouchon de valve.
– Vérifier la pression d'air du pneu quand le pneu est froid.

Pression d'air du pneu tout-terrain	
avant	1,0 bar (15 psi)
arrière	1,0 bar (15 psi)

Pression des pneus sur route (toutes les EXC)	
avant	1,5 bar (22 psi)
arrière	1,5 bar (22 psi)

» Si la pression de l'air des pneus ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier la pression du pneu.

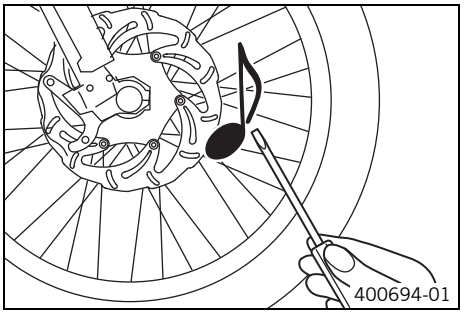
– Mettre le bouchon de valve en place.

Vérifier la tension des rayons

Avertissement
Risque d'accident Comportement routier instable en présence d'une mauvaise tension des rayons.

– Surveiller la tension des rayons. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info
Un rayon desserré déséquilibre la roue et entraîne le desserrement d'autres rayons.
Si les rayons sont trop tendus, ils risquent de craquer en cas de surcharge locale.
Vérifier la tension des rayons régulièrement, notamment sur une moto neuve.



– Battre légèrement contre chaque rayon avec un tournevis.

Info
La fréquence du son dépend de la longueur des rayons et de leur diamètre.
Des fréquences de son différentes alors que les rayons sont de même longueur et de même diamètre indiquent des tensions de rayon différentes.

Un son aigu doit retentir.

» Si les tensions des rayons varient :
– Rectifier la tension des rayons.

– Contrôler le couple de serrage des rayons.

Indications prescrites

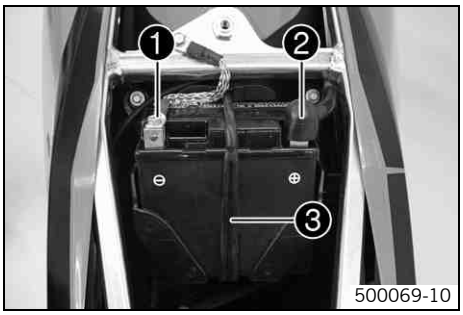
Vis de rayon roue avant	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)
Vis de rayon roue arrière	M5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)

Clé dynamométrique avec divers embouts compris dans le kit (58429094000)

Déposer la batterie (Tous les modèles 250/300)

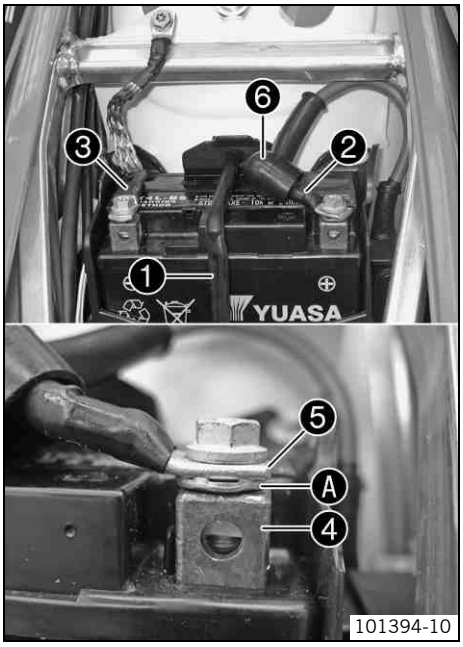
Avertissement
Risque de blessures L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.

- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
- Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
- En cas de contact cutané, rincer à grande eau. Lorsque l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter un médecin.



- Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (☛ p. 56)
- Débrancher le câble négatif ❶ de la batterie.
- Retirer la protection du pôle positif ❷ et débrancher le câble positif de la batterie.
- Déconnecter et laisser pendre le ruban en caoutchouc ❸.
- Enlever la batterie par le haut.

Poser la batterie (Tous les modèles 250/300)



- Placer la batterie dans le compartiment de la batterie, avec les pôles à l'avant.

Batterie (YTX4L-BS) (☛ p. 122)

- Fixer le ruban en caoutchouc ❶.
- Connecter le câble positif ❷ puis le câble négatif ❸.

Indications prescrites

Vis de pôle de batterie	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)

Info
Les disques de contact Ⓐ, entre les pôles de batterie ❹ et les cosses ❺, doivent être montés avec les griffes orientées vers le haut.

- Pousser la cache ❻ sur le pôle positif.
- Remonter la selle. (☛ p. 57)

Charger la batterie (Tous les modèles 250/300)

Avertissement
Risque de blessures L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.

- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
- Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
- En cas de contact cutané, rincer à grande eau. Lorsque l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter un médecin.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Les composants et les éléments de la batterie nuisent à l'environnement.

– Ne pas jeter les batteries avec les ordures ménagères. Veiller au recyclage des batteries défectueuses. Remettre les batteries à un concessionnaire KTM ou un centre de récupération de batteries usagées.

Avertissement

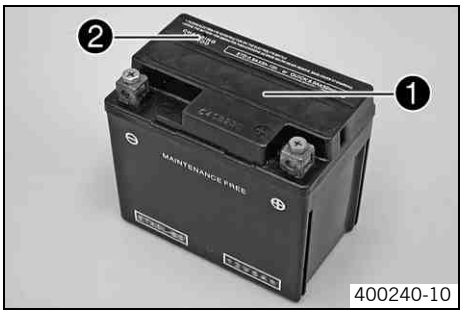
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Même lorsque la batterie n'est pas sollicitée, elle perd chaque jour de sa charge.
L'état de charge et la manière de charger jouent un rôle très important pour la durée de vie de la batterie.
Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie.
Si l'intensité, la tension et le temps de charge sont dépassés, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.
Lorsque la batterie a été vidée par des essais de démarrage, la recharger sans délai.
Lorsque la batterie reste trop longtemps déchargée, la décharge est si profonde qu'elle provoque un sulfatage détruisant la batterie.
La batterie ne nécessite aucun entretien, autrement dit il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte.

– Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
– Retirer la selle. (☛ p. 56)
– Débrancher le câble négatif pour éviter tout dommage sur le système électronique de la moto.



– Brancher la batterie sur le chargeur. Connecter le chargeur.

Chargeur de batterie (58429074000)

En outre, ce chargeur permet de tester la tension au repos, la capacité de démarrage de la batterie ainsi que l'alternateur. De plus, cet appareil empêche la surcharge de la batterie.

Info

Ne retirer en aucun cas le couvercle ❶.
Charger la batterie au maximum à 10 % de la capacité indiquée sur le boîtier ❷.

– Déconnecter le chargeur en fin de charge. Brancher la batterie.

Indications prescrites

L'intensité, la tension et le temps de charge ne doivent en aucun cas être dépassés.	
Charger régulièrement la batterie lorsque la moto n'est pas utilisée	3 mois

– Remonter la selle. (☛ p. 57)

Remplacer le fusible général (Tous les modèles 250/300)

Avertissement

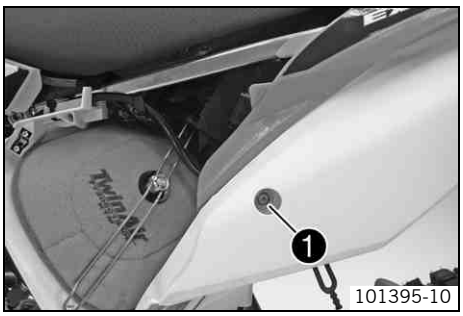
Danger d'incendie L'utilisation de fusibles inadéquats peut entraîner une surcharge de l'équipement électrique.

– N'utiliser que des fusibles d'ampérage prescrit. Ne jamais court-circuiter ou réparer un fusible.

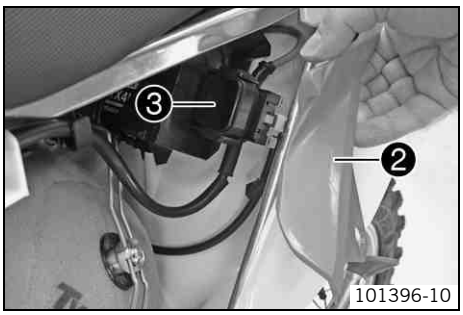
Info

Le fusible général se charge de la protection de tous les consommateurs du véhicule. Il se trouve dans le boîtier du relais de démarrage, sous le couvercle du boîtier de filtre.

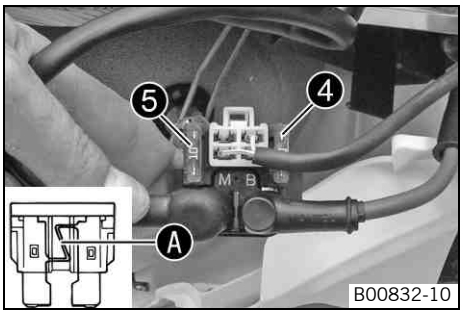
– Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
– Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 57)



– Enlever la vis ❶.



– Soulever un peu l'habillage arrière ❷ et sortir le relais de démarrage ❸ de son support.



– Retirer les capuchons.
– Enlever le fusible général défectueux ❹.

Info
Un fusible défectueux est reconnaissable au coupe-circuit Ⓐ ouvert.
Le relais de démarrage est également équipé d'un fusible de réserve ❺.

– Introduire un nouveau fusible général.

Fusible (58011109110)

– Vérifier le fonctionnement du circuit électrique.

Conseil
Mettre en place un nouveau fusible de réserve pour qu'il soit disponible, le cas échéant.

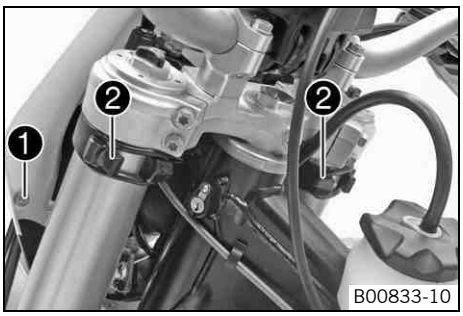
– Placer les capuchons.
– Placer le relais de démarrage sur la fixation et mettre le câble en place.
– Placer l'habillage arrière. Mettre la vis en place et serrer.

Indications prescrites

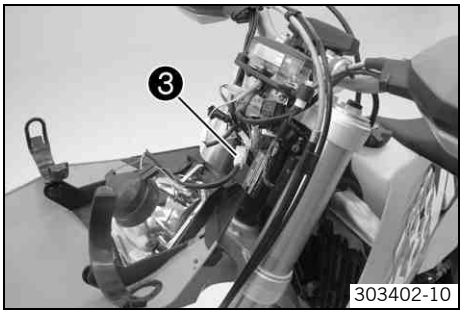
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 57)

Déposer la plaque-phare et le phare (toutes les EXC)

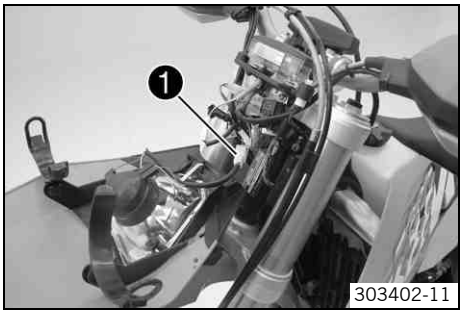


– Désactiver tous les consommateurs électriques.
– Enlever la vis ❶ et retirer le guide de la durite.
– Desserrer le ruban en caoutchouc ❷. Faire glisser la plaque-phare vers le haut et la faire pivoter vers l'avant.

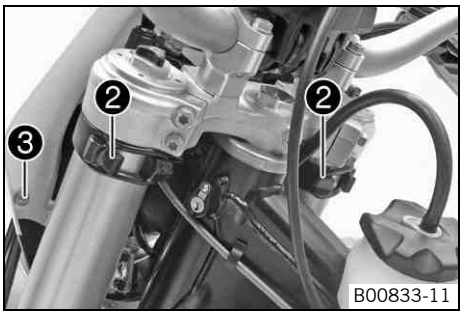


– Débrancher le contact ❸ et retirer la plaque-phare et le phare.

Poser la plaque-phare et le phare (toutes les EXC)



– Brancher le contact ❶.



– Positionner la plaque-phare et la fixer à l'aide du ruban en caoutchouc ❷.

Info
Vérifier que les crochets sont bien engagés dans le garde-boue.

– Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre la vis ❸ en place et serrer.
– Vérifier le réglage du phare. (☛ p. 89)

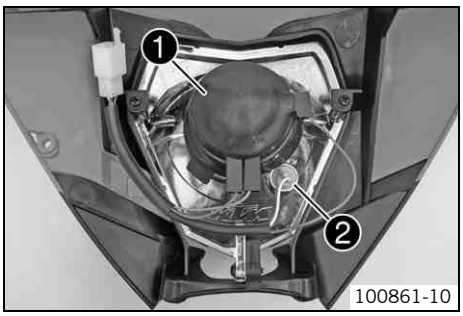
Remplacer l'ampoule de phare (toutes les EXC)

Remarque

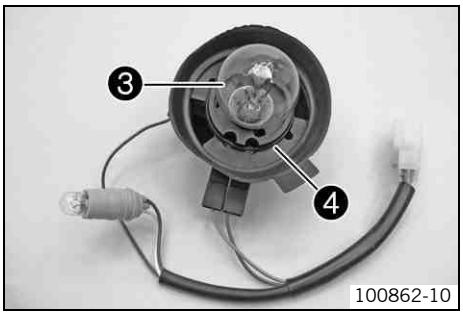
Endommagement du réflecteur Puissance lumineuse réduite.

– Les traces de graisse présentes sur le verre du feu s'évaporent à la chaleur et s'incrustent sur le réflecteur. Nettoyer le verre avant le montage et le préserver des dépôts de graisse.

– Déposer la plaque-phare et le phare. (☛ p. 87)



– Tourner le capuchon en caoutchouc ❶ avec la douille située en-dessous jusqu'en butée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le soulever.
– Extraire la douille ❷ de la veilleuse hors du réflecteur.



– Enfoncer doucement l'ampoule de phare ❸ dans la douille, tourner jusqu'en butée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et l'extraire.
– Mettre en place une nouvelle ampoule de phare.

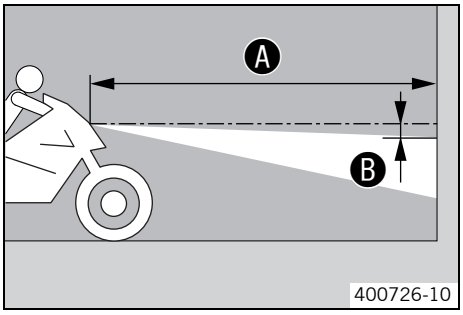
Phare (S2 / douille BA20d) (☛ p. 123)

– Mettre en place le capuchon en caoutchouc avec la douille dans le réflecteur et tourner jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.

Info
Veiller à ce que le joint torique ❹ soit bien en place.

– Placer la douille de la veilleuse dans le réflecteur.
– Poser la plaque-phare et le phare. (☛ p. 88)

Contrôler le réglage du phare (toutes les EXC)



– Positionner le véhicule sur une surface plane, face à un mur de couleur clair et marquer un repère au niveau du centre du phare.
– Dessiner un deuxième repère à une distance ❷ en dessous du première repère.

Indications prescrites

Distance ❷	5 cm (2 in)

– Positionner le véhicule à une distance ❶ bien droit devant le mur.

Indications prescrites

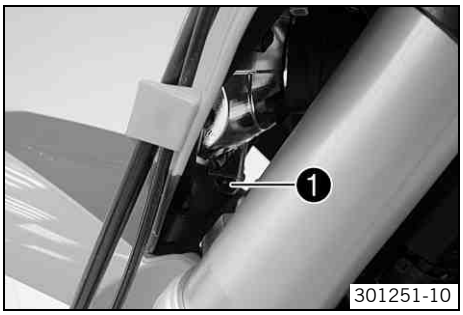
Distance ❶	5 m (16 ft)

– Le pilote peut à présent s'asseoir sur la moto.
– Allumer le feu de croisement.
– Vérifier le réglage du phare.

Sur une moto prête à l'emploi, avec pilote installé, la limite clarté/obscurité doit se situer exactement sur le repère inférieur.

» Si la limite entre la zone claire et la zone sombre ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler la portée du phare. (☛ p. 89)

Régler la portée du phare (toutes les EXC)



– Vérifier le réglage du phare. (☛ p. 89)
– Desserrer la vis ❶.
– Régler la portée en pivotant le phare.

Indications prescrites

Sur une moto prête à l'emploi, avec pilote installé, la limite clarté - obscurité doit se situer exactement sous le repère inférieur (défini au paragraphe : Contrôler le réglage du phare).

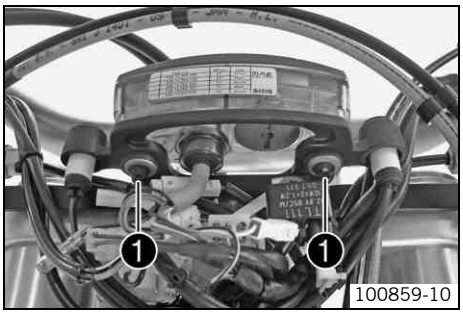
Info
La charge utile risque d'obliger à rectifier la portée du phare.

– Serrer la vis ❶.

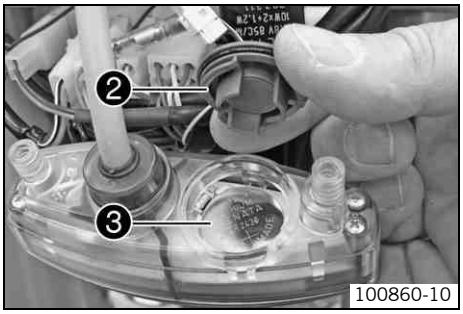
Remplacer la batterie du compteur de vitesse

(toutes les EXC)
– Déposer la plaque-phare et le phare. (☛ p. 87)

(XC-W)
– Déposer la plaque frontale. (☛ p. 55)



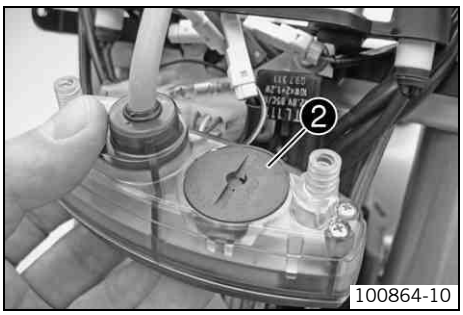
– Enlever les vis ❶.
– Sortir le compteur de vitesse de sa fixation par le haut.



– Tourner le bouchon obturateur ❷ dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à l'aide d'une pièce de monnaie et l'enlever.
– Déposer la batterie du compteur de vitesse ❸.
– Mettre en place la nouvelle batterie, avec l'inscription vers le haut.

Batterie du compteur de vitesse (CR 2430)

– Vérifier le serrage du joint torique du bouchon obturateur.



– Mettre en place le bouchon obturateur ❷ et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre avec une pièce de monnaie.
– Actionner une touche quelconque sur le compteur de vitesse.
  ✓ Le compteur de vitesse est activé.
– Mettre en place le compteur de vitesse dans sa fixation.
– Mettre en place les vis avec les rondelles et serrer.

(toutes les EXC)

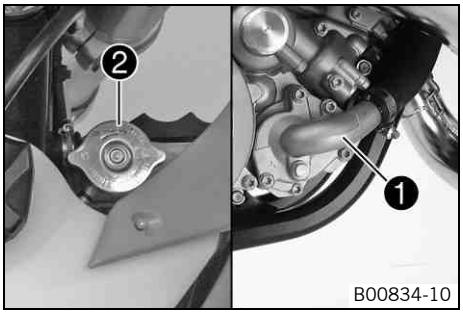
– Poser la plaque-phare et le phare. (☛ p. 88)

(XC-W)

– Mettre la plaque frontale en place. (☛ p. 55)

– Régler sur kilomètres ou sur miles. (☛ p. 15)
– Régler les fonctions de tachymètre. (☛ p. 16)
– Régler l'heure. (☛ p. 16)

Système de refroidissement



(Tous les modèles 125/200)

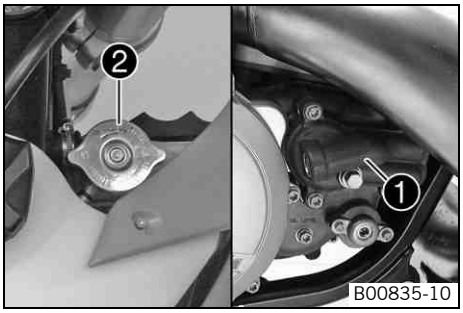
La pompe à eau ❶ provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.

La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ❷. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

120 °C (248 °F)

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.

Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.



(Tous les modèles 250/300)

La pompe à eau ❶ provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.

La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ❷. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

120 °C (248 °F)

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.

Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.

Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement

Avertissement

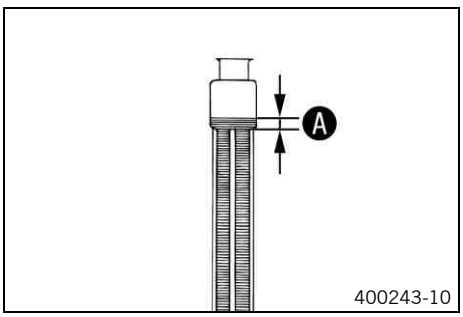
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.



Condition

Le moteur est froid.

– Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
– Enlever le bouchon du système de refroidissement.
– Contrôler l'antigel du liquide de refroidissement.

−25... −45 °C (−13... −49 °F)

» Lorsque l'antigel du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
  – Rectifier l'antigel du liquide de refroidissement.

– Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

Le niveau du liquide de refroidissement Ⓐ dépasse les lamelles du système de refroidissement.	10 mm (0,39 in)

» Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
  – Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

Alternative 1

Liquide de refroidissement (☛ p. 130)

Alternative 2

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 130)

– Mettre le bouchon de radiateur en place.

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement

Avertissement

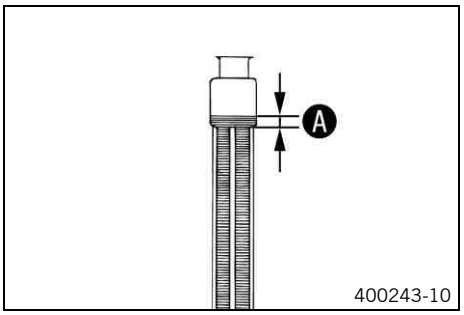
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.



Condition

Le moteur est froid.

– Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
– Enlever le bouchon du système de refroidissement.
– Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

Le niveau du liquide de refroidissement Ⓐ dépasse les lamelles du système de refroidissement.	10 mm (0,39 in)

» Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

Alternative 1

Liquide de refroidissement (☛ p. 130)

Alternative 2

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 130)

– Mettre le bouchon de radiateur en place.

Vidanger le circuit de refroidissement

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

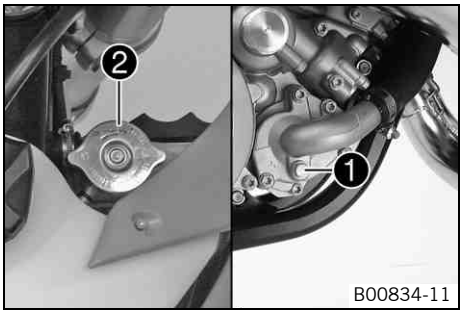
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.

Condition

Le moteur est froid.

– Positionner la moto à la verticale.
– Placer un récipient approprié sous le couvercle de pompe à eau.

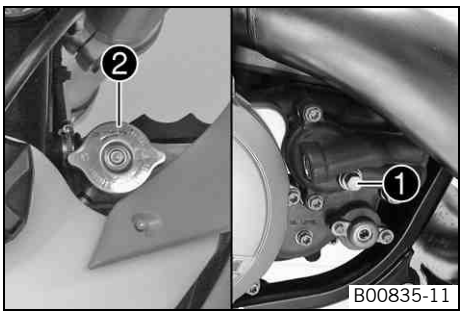


(Tous les modèles 125/200)

– Enlever la vis ❶. Enlever le bouchon ❷ du système de refroidissement.
– Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
– Installer et serrer la vis ❶ avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Tous les modèles 250/300)

– Enlever la vis ❶. Enlever le bouchon ❷ du système de refroidissement.
– Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
– Installer et serrer la vis ❶ avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

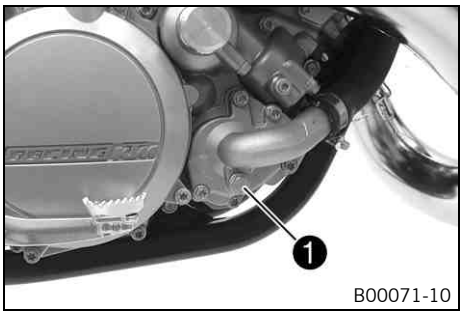
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)

Remplir de liquide de refroidissement

Avertissement

Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

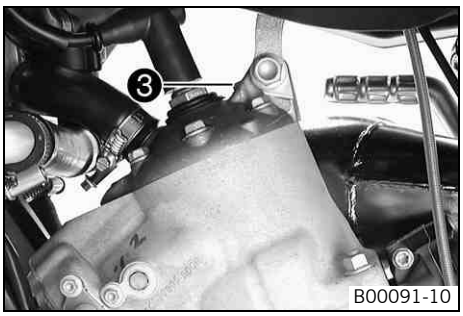
– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.



(Tous les modèles 125/200)

– S'assurer que la vis ❶ est fermement serrée.
– Placer la moto en position droite.
– Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

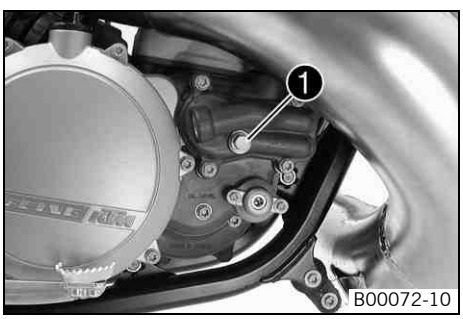
Liquide de refroidissement	1,2 l (1,3 qt.)	Liquide de refroidissement (☛ p. 130)
		Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 130)



– Dévisser la vis ❸ jusqu'à ce que le liquide de refroidissement coule sans bulles. Remettre la vis ❸ en place et serrer.

Indications prescrites

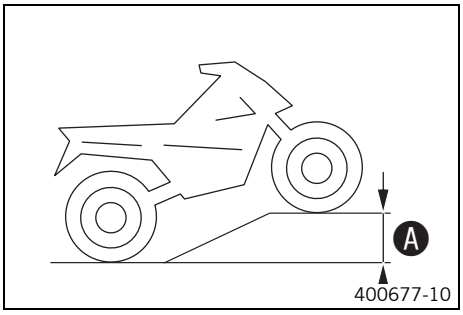
Vis de purge culasse	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)



(Tous les modèles 250/300)

– S'assurer que la vis ❶ est fermement serrée.
– Placer la moto en position droite.
– Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

Liquide de refroidissement	1,2 l (1,3 qt.)	Liquide de refroidissement (☛ p. 130)
		Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 130)



– Amener le véhicule dans la position décrite et l'immobiliser contre tout déplacement involontaire. La différence de hauteur ❶ doit être atteinte.

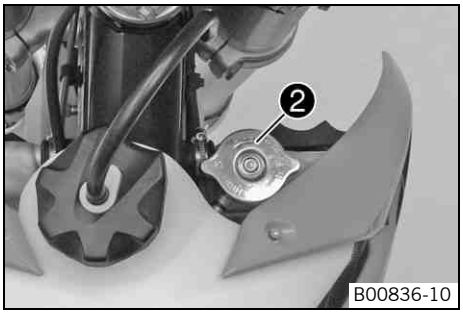
Indications prescrites

Différence de hauteur ❶	75 cm (29,5 in)

Info

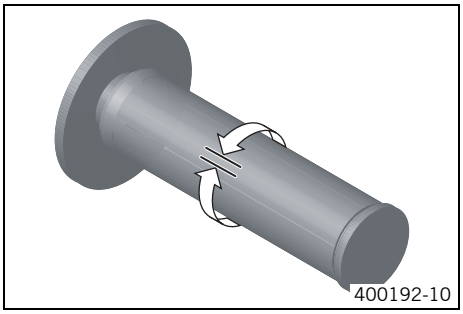
Afin de laisser tout l'air s'échapper hors du système de refroidissement, le véhicule doit être levé à l'avant. Un système de refroidissement purgé inefficacement perd de sa puissance, ce qui peut se traduire par un échauffement du moteur.

– Placer le véhicule sur une surface horizontale.



– Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.
– Mettre le bouchon de radiateur ❷ en place.
– Laisser le moteur monter en température.
– Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 92)

Contrôler le jeu du câble d'accélérateur


400192-10

– Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.
– Mettre le guidon en position droite. Déplacer légèrement la poignée des gaz et calculer le jeu du câble d'accélérateur.

Jeu du câble d'accélérateur	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

» Si le jeu du câble d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler le jeu du câble d'accélérateur. 🔧 (☛ p. 95)

Danger

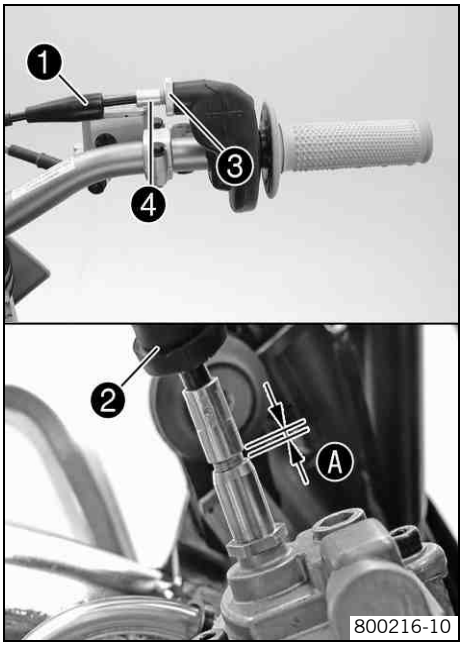
Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.
– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

– Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti. Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le régime de ralenti doit rester constant.

» Lorsque le régime de ralenti change :
– Régler le jeu du câble d'accélérateur. 🔧 (☛ p. 95)

Régler le jeu du câble d'accélérateur 🔧



800216-10

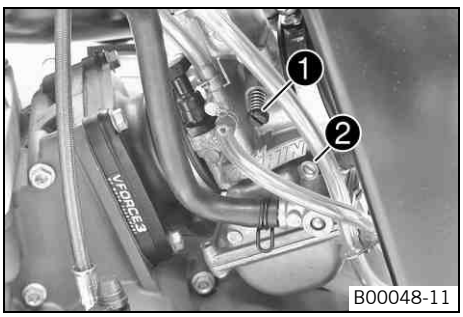
– Déposer le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 60)
– Libérer le câble d'accélération.
– Mettre le guidon en position droite.
– Repousser le cache-poussière ❶.
– S'assurer que la gaine du câble d'accélération est en butée dans la vis de réglage ❹.
– Repousser le cache-poussière ❷.
– Desserrer l'écrou ❸.
– Tourner la vis de réglage ❹ de sorte que la gaine du câble d'accélérateur présente sur sa partie inférieure un jeu du câble d'accélérateur Ⓐ.

Indications prescrites

Jeu du câble d'accélérateur	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

– Serrer l'écrou ❸.
– Remettre les cache-poussière ❶ ❷ en place.
– Placer et fixer le câble d'accélération.
– Monter le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 60)
– Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.

Carburateur



B00048-11

Le réglage de ralenti du carburateur a une forte incidence sur le comportement au démarrage, la stabilité du ralenti et la réponse du carburateur lors d'accélérations. Ceci signifie que lorsque le ralenti est réglé correctement, le moteur démarre plus facilement que lorsque le ralenti est mal réglé.

Info

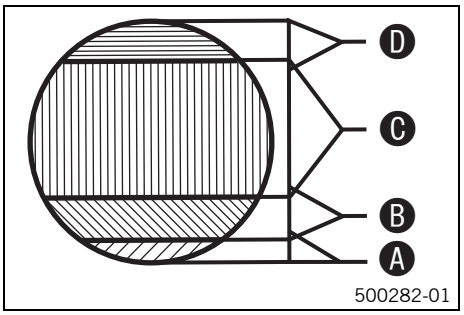
Le carburateur et ses composants sont soumis à une forte usure du fait des vibrations du moteur. L'usure peut entraîner des dysfonctionnements.

Le réglage d'usine du carburateur correspond aux valeurs suivantes.

Altitude au-dessus du niveau de la mer	500 m (1.640 ft)
Température ambiante	20 °C (68 °F)

Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 129)

La vis de réglage ❶ permet de régler le régime de ralenti.
La vis de régulation de l'air de ralenti ❷ permet de régler le mélange du régime de ralenti.



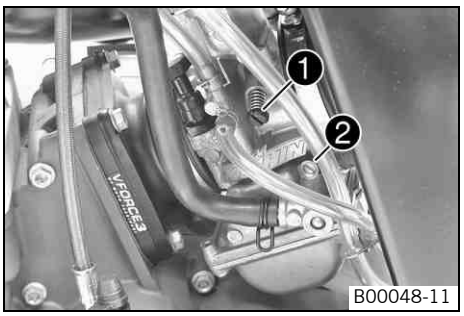
Plage de ralenti A
Fonctionnement avec boisseau fermé. Cette plage est régulée par le biais de la vis de réglage ❶ et de la vis de régulation de l'air de ralenti ❷.

Plage de transition B
Comportement du moteur à l'ouverture du boisseau. Cette plage est régulée par le biais du gicleur de ralenti et par la forme du boisseau.
Si malgré un bon réglage du ralenti et de la charge partielle, le moteur a tendance à avoir des ratés, fume énormément à l'ouverture du boisseau et n'atteint la pleine puissance que par à-coup à plein régime, alors le réglage du carburateur est trop riche ou le niveau du flotteur est trop élevé ou la vanne à pointeau du flotteur présente un défaut d'étanchéité.

Plage de régime partiel C
Fonctionnement avec boisseau partiellement ouvert. Cette plage est régulée par le biais de l'aiguille de gicleur (forme et position). Dans la plage inférieure, le réglage du ralenti et, en plage supérieure, le gicleur principal entrent en ligne de compte pour la régulation du moteur.
Lorsque le boisseau est partiellement ouvert, si le moteur tourne avec des ratés, l'aiguille de gicleur doit être descendue d'un cran. Si le moteur cogne surtout lors des accélérations lorsqu'il atteint la pleine puissance, l'aiguille de gicleur doit être relevée. Si les phénomènes ci-dessus surviennent pendant le ralenti ou juste au-dessus, la régulation du ralenti doit être appauvrie en cas de ratés du moteur, et enrichie en cas de cognements.

Pleine charge D
Fonctionnement avec boisseau ouvert (plein gaz). Cette plage est régulée par le biais du gicleur principal et de l'aiguille de gicleur.
Lorsque l'isolant d'une bougie neuve devient très clair ou blanc après un bref trajet à plein gaz, resp. si le moteur cogne, un gicleur principal plus grand doit être utilisé.
Lorsque l'isolateur devient marron ou rouille, un gicleur principal plus petit doit être utilisé.

Carburateur - régler le ralenti



– Visser la vis de régulation de l'air de ralenti ❷ jusqu'en butée puis et effectuer le réglage de base prescrit.

Indications prescrites

Vis de régulation de l'air de ralenti (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU)	
ouvert	2,75 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (XC-W)	
ouvert	2,0 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (200 EXC EU)	
ouvert	1,5 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (200 EXC AUS)	
ouvert	1,0 tour
Vis de régulation de l'air de ralenti (250/300 EXC AUS)	
ouvert	3,5 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU)	
ouvert	1,5 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU)	
ouvert	1,75 tours

– Rouler pour faire chauffer le moteur.

Indications prescrites

Durée d'échauffement	≥ 5 min

Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

– Avec la vis de réglage ❶, régler le régime de ralenti.

Indications prescrites

Régime de ralenti	1.400... 1.500 1/min

– Tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime commence à baisser.
– Noter la position, puis tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti en sens inverse, jusqu'à ce que le régime baisse.
– Entre ces deux positions, rechercher le point auquel le moteur tourne le plus vite.

Info

Si le régime de ralenti devait alors être trop élevé, le réduire à une valeur normale et recommencer les opérations précédentes.
Si la méthode décrite ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant, le gicleur de ralenti n'est éventuellement pas correctement dimensionné.
Si le régime ne bouge pas alors que la vis de régulation de l'air de ralenti est vissée à fond, monter un gicleur plus petit.
Après le remplacement du gicleur, recommencer le réglage complet.
À la suite d'une variation importante de la température extérieure ou en cas de forte différence d'altitude, procéder à nouveau au réglage du ralenti.

Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Avertissement

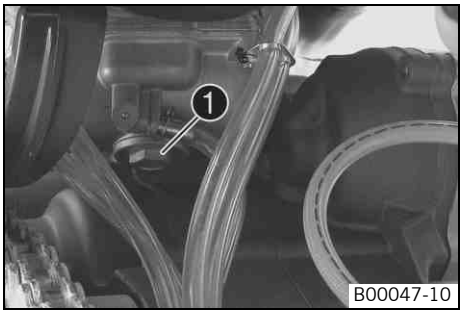
Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

Info

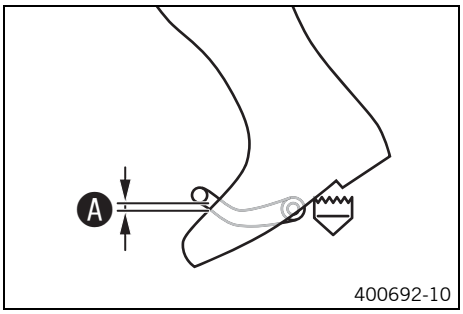
Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid.
La présence d'eau dans la cuve à niveau constant entraîne des anomalies de fonctionnement.

– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**.
  ✓ Le carburant ne s'écoule pas du réservoir vers le carburateur.



– Déposer un chiffon sous le carburateur pour absorber le carburant qui fuit.
– Retirer le vis d'arrêt ❶.
– Laisser le carburant s'écouler entièrement.
– Mettre le bouchon en place et serrer.

Contrôler la position de base du sélecteur

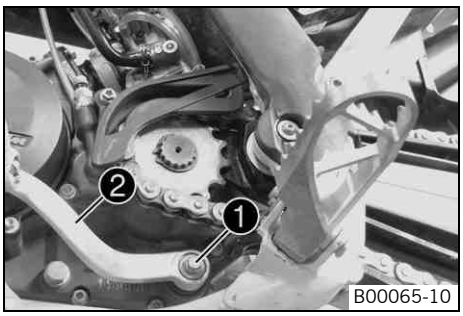


– En position de conduite, s'asseoir sur le véhicule et déterminer la distance Ⓐ entre l'arête supérieure de la botte et le sélecteur de vitesse.

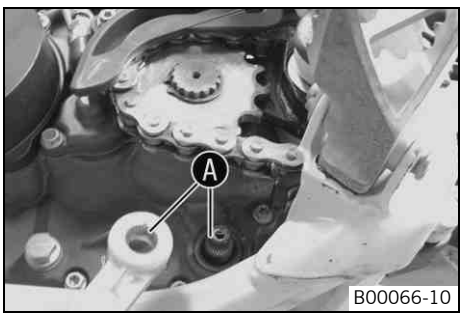
Distance entre le sélecteur et le bord supérieur de la botte	10... 20 mm (0,39... 0,79 in)

» Le distance ne correspond pas à la spécification :
– Régler la position de base du sélecteur. 🔧 (☛ p. 98)

Régler la position de base du sélecteur 🔧



– Retirer la vis ❶ et déposer le sélecteur ❷.



– Nettoyer la denture Ⓐ du sélecteur et de l'arbre de sélection.
– Placer le sélecteur dans la position souhaitée sur l'arbre de sélection et engrener la denture.

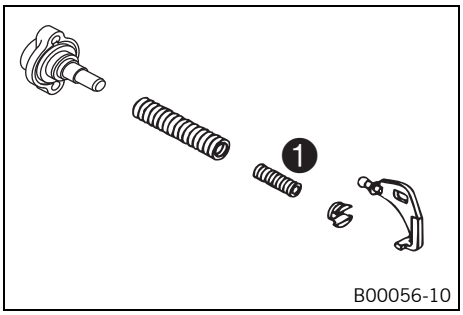
Info
La plage de réglage est limitée.
Lors du changement de vitesse, le sélecteur ne doit pas entrer en contact avec d'autres composants du véhicule.

– Mettre la vis en place et serrer.

Indications prescrites

Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Caractéristique du moteur - ressort secondaire (Tous les modèles 250/300)



Le ressort secondaire se trouve sur le côté droit du moteur sous le couvercle de pompe à eau.

États possibles
- Ressort secondaire avec repère jaune – Ressort secondaire monté à la livraison avec réglage moyen (standard) pour un bon confort de conduite.
- Ressort secondaire avec repère vert – Les pièces jointes contiennent des ressorts secondaires pour une conduite encore plus souple.
- Ressort secondaire avec repère rouge – Les pièces jointes contiennent des ressorts secondaires pour une conduite plus agressive.

La caractéristique du moteur peut varier en fonction des épaisseurs du ressort secondaire ❶.

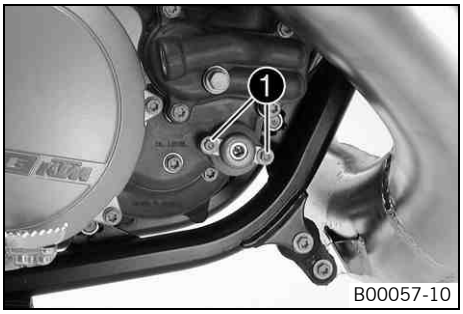
Caractéristique du moteur - régler le ressort auxiliaire (Tous les modèles 250/300)

Avertissement

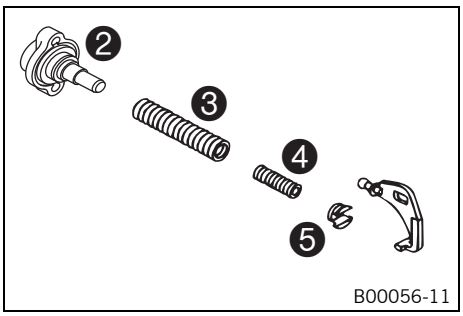
Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.

– Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et les freins. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, laisser les refroidir.

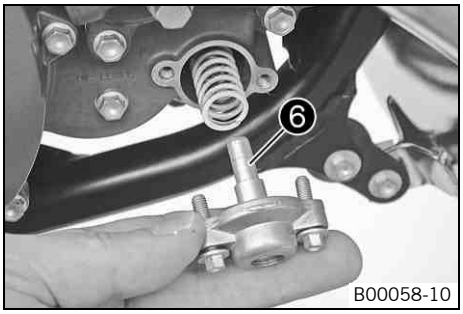
– Incliner le motocycle d'env. 45° vers la gauche et l'assurer dans cette position pour l'empêcher de tomber.



– Enlever les vis ❶.



– Retirer le bouchon ❷, le ressort de réglage ❸, le ressort auxiliaire ❹ et l'insert de ressort ❺ du carter d'embrayage.
– Extraire les deux ressorts de l'insert de ressort.



– Monter le ressort auxiliaire souhaité ❹ et le ressort de réglage ❸, puis les emmancher ensemble dans le carter d'embrayage.

Ressort secondaire avec repère jaune (54637072300)
Ressort secondaire avec repère vert (54837072100)
Ressort secondaire avec repère rouge (54837072000)

✓ L'évidement de l'insert de ressort ❺ vient correspondre avec le renvoi d'angle.

Info

La vis ❻ ne doit en aucun cas être tournée, pour ne pas altérer la caractéristique moteur.

– Contrôler le joint torique sur le bouchon.
– Mettre le bouchon en place.
– Mettre les vis en place et serrer.

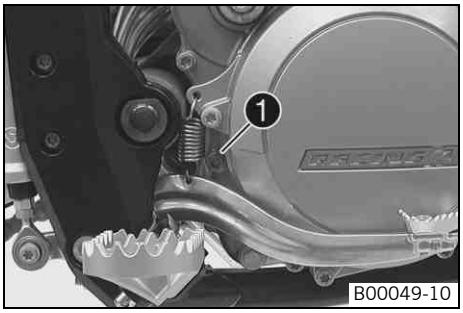
Indications prescrites

Vis couvercle de valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)

Contrôler le niveau d'huile de boîte

Info
Le niveau d'huile de boîte doit être contrôlé lorsque le moteur est froid.

– Placer la moto perpendiculairement au sol sur une surface horizontale.



(Tous les modèles 125/200)

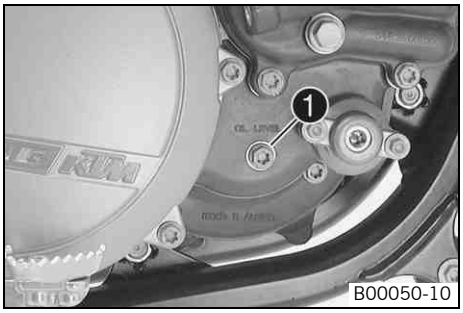
– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.
– Contrôler le niveau d'huile de boîte.

Une petite quantité d'huile de boîte de vitesses doit s'écouler par l'alésage.

» Si aucune huile de boîte ne s'écoule :
– Faire l'appoint d'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 102)

– Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.
Indications prescrites

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)



(Tous les modèles 250/300)

– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.
– Contrôler le niveau d'huile de boîte.

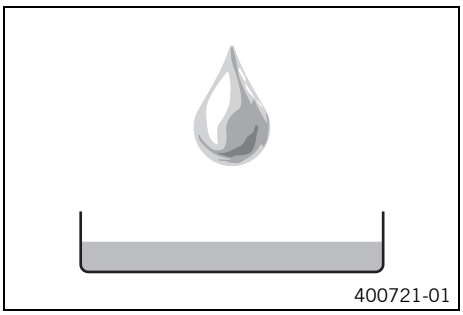
Une petite quantité d'huile de boîte de vitesses doit s'écouler par l'alésage.

» Si aucune huile de boîte ne s'écoule :
– Faire l'appoint d'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 102)

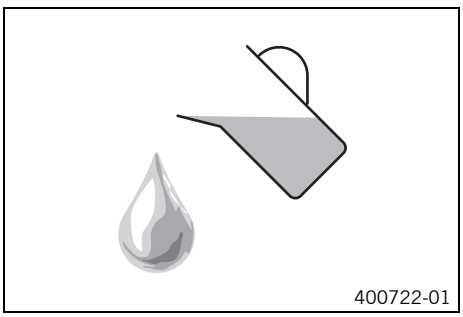
– Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.
Indications prescrites

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Renouveler l'huile de boîte de vitesses 🔧



– Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🔧 (☛ p. 101)



– Remplir d'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 101)

Vidanger l'huile de boîte de vitesses

Avertissement

Danger de brûlure L'huile moteur et l'huile de boîte sont brûlantes pendant le fonctionnement de la moto.

– Porter des vêtements de protection adéquats et des gants de protection. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

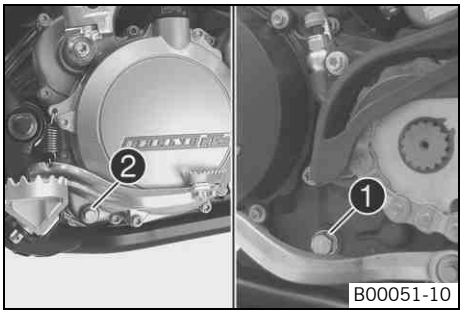
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

La vidange d'huile de boîte s'effectue moteur chaud.

– Garer la moto sur une surface horizontale.
– Placer un récipient approprié sous le moteur.



(Tous les modèles 125/200)

– Enlever la vis de purge d'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶.
– Enlever la vis de vidange d'huile de boîte ❷.
– Vidanger entièrement l'huile de boîte.
– Nettoyer à fond les vis de vidange d'huile de boîte.
– Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
– Mettre la vis de purge de l'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

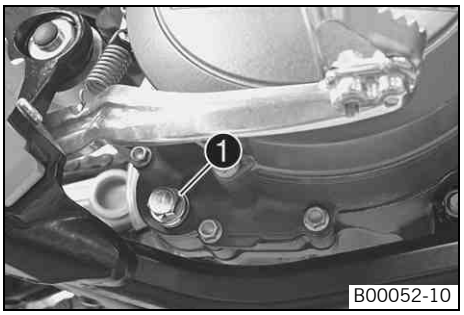
Indications prescrites

Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Monter la vis de vidange d'huile de boîte ❷ avec un joint et la serrer.

Indications prescrites

Vis de vidange d'huile de boîte	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Tous les modèles 250/300)

– Enlever la vis de purge d'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶.
– Vidanger entièrement l'huile de boîte.
– Nettoyer à fond la vis de vidange d'huile de boîte et son aimant.
– Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
– Mettre la vis de purge de l'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

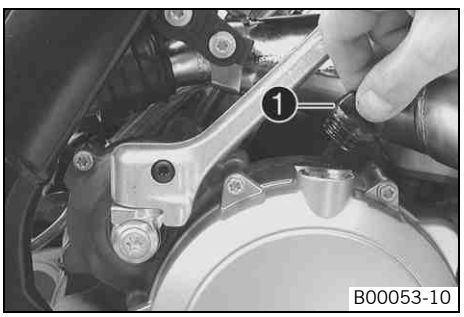
Indications prescrites

Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

Remplir d'huile de boîte

Info

Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte.



– Enlever la vis ❶ et remplir l'huile de boîte.

Huile de boîte (Tous les modèles 125/200)	0,70 l (0,74 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 129)
Huile de boîte (Tous les modèles 250/300)	0,80 l (0,85 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 129)

– Mettre la vis en place et serrer.

Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

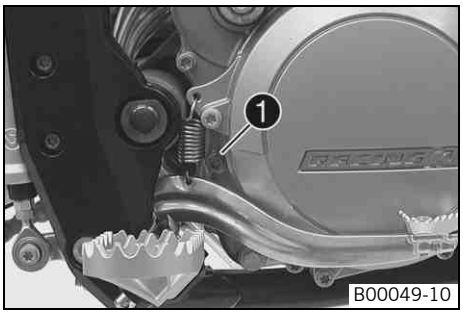
– Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.
– Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 100)

Faire l'appoint d'huile de boîte

Info

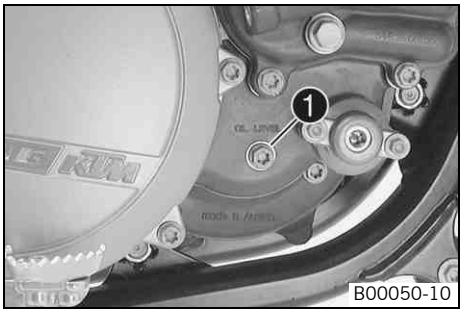
Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte. L'appoint en huile de boîte doit être fait lorsque le moteur est froid.

– Garer la moto sur une surface horizontale.



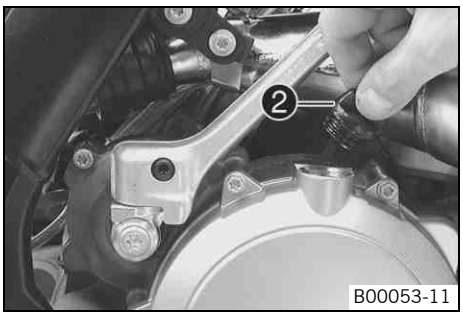
(Tous les modèles 125/200)

– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.



(Tous les modèles 250/300)

– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.



– Enlever la vis ❷.
– Remplir d'huile de boîte jusqu'à ce qu'elle s'écoule par le passage de la vis de niveau de l'huile de boîte.

Huile moteur (15W/50) (☛ p. 129)

– Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

(Tous les modèles 250/300)

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

– Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.

Nettoyer la moto

Remarque

Détérioration du matériel Détérioration et destruction de composants dues aux nettoyeurs à haute pression.

– Ne jamais nettoyer la moto au moyen d'un nettoyeur à haute pression ou bien d'un jet d'eau puissant. De par la puissance, l'eau peut pénétrer dans les composants électriques, les raccords électriques, les câbles d'accélérateur, les roulements etc. et occasionner des perturbations, voire détruire ces composants.

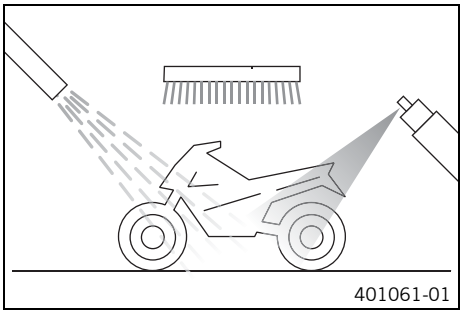
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Nettoyer régulièrement la moto pour qu'elle conserve longtemps sa valeur et son bel aspect.
Pendant le nettoyage, éviter l'influence du rayonnement solaire direct sur la moto.



– Obturer l'échappement pour empêcher la pénétration de l'eau.
– Enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau de puissance moyenne.
– Vaporiser les parties très sales avec un détergent spécial pour motos, tel qu'on en trouve dans le commerce, et les traiter en outre avec un pinceau.

Nettoyant spécial moto (☛ p. 132)

Info

Nettoyer le véhicule avec une éponge douce et de l'eau chaude avec un détergent spécial pour motos, comme on en trouve dans le commerce.

– Après avoir soigneusement rincé la moto avec un jet d'eau de puissance moyenne, la sécher.
– Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 97)

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison de freins mouillés ou encrassés.

– Sécher les freins mouillés ou nettoyer les freins encrassés en freinant prudemment.

– À l'issue du nettoyage, parcourir une courte distance jusqu'à ce que le moteur atteigne la température fonctionnement.

Info

Ainsi, la chaleur permet à l'eau de s'évaporer même dans les endroits les plus inaccessibles du moteur et des freins.

– Repousser les capuchons sur les guidons pour que l'eau qui a pénétré puisse s'évaporer.
– Quand la machine a refroidi, il convient de lubrifier toutes les articulations et les pièces en frottement.
– Nettoyer la chaîne. (☛ p. 62)
– Traiter les pièces métalliques (sauf les disques de frein et le tuyau d'échappement) avec un produit anticorrosif.

Produits d'entretien et de conservation pour les métaux et le caoutchouc (☛ p. 132)

– Traiter l'ensemble des pièces en plastique et des pièces époxy avec une produit de nettoyage et d'entretien doux.

Produits d'entretien et de conservation pour les métaux et le caoutchouc (☛ p. 132)

(toutes les EXC)

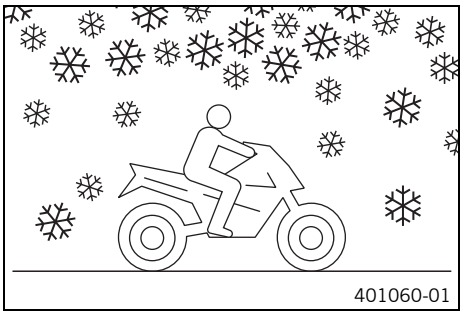
– Appliquer de l'aérosol sur le verrouillage de direction.

Lubrifiant universel en aérosol (☛ p. 131)

Opérations de contrôle et d'entretien en prévention de l'usure d'hiver

Info

Si la moto est utilisée également en hiver, il faut prendre en compte le salage des routes. la moto doit alors être protégée contre les agressions du sel.
Si le véhicule est recouvert de sel de déneigement, le nettoyer avec de l'eau froide en fin de trajet. L'eau chaude ne ferait qu'accentuer l'action du sel.


401060-01

– Nettoyer la moto. (☛ p. 104)
– Nettoyer les freins.

Info

Après **CHAQUE** déplacement sur routes enneigées et salées, nettoyer minutieusement les étriers de frein et les plaquettes de frein à l'eau froide, directement sur la moto et après les avoir laissés refroidir, puis les sécher soigneusement.
À l'issue de trajets réalisés sur des routes ayant fait l'objet d'un épandage de sel de déneigement, nettoyer à fond la moto à l'eau froide et bien la sécher.

– Enduire le moteur, le bras oscillant et toutes autres pièces mises à nu ou galvanisées (à l'exception des disques de frein) de produit anticorrosion neutre.

Info

Les disques de frein ne doivent pas être contaminés par le produit anticorrosion, sous peine d'altérer sensiblement l'efficacité des freins.

– Nettoyer la chaîne. (☛ p. 62)

Stockage

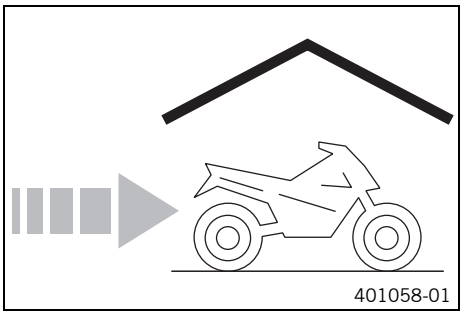
Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Info

Si la machine n'est pas utilisée pendant une période prolongée, il est préférable d'effectuer (ou de faire effectuer) les travaux suivants.
Avant de remiser la machine, vérifier l'état d'usure et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison, car les ateliers sont alors moins chargés. L'attente est ainsi moins longue qu'en début de saison.


401058-01

– Nettoyer la moto. (☛ p. 104)
– Renouveler l'huile de boîte de vitesses. 🔧 (☛ p. 100)
– Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 91)
– Vidanger le réservoir de carburant en utilisant un bidon adéquat.
– Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 97)
– Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 83)

(Tous les modèles 250/300)

– Déposer la batterie. 🔧 (☛ p. 85)
– Charger la batterie. 🔧 (☛ p. 85)

Indications prescrites

Température de stockage de la batterie sans action directe du soleil	0... 35 °C (32... 95 °F)

– Immobiliser le véhicule sur un endroit sec, ne subissant pas de variations importantes de température.

Info

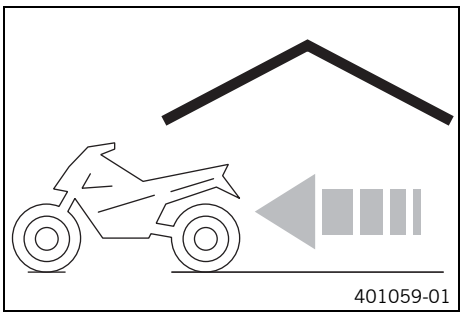
KTM recommande de mettre la moto sur béquilles.

– Relever la moto avec des béquilles. (☛ p. 45)
– Recouvrir le véhicule avec une bâche respirante ou une couverture.

Info

N'utiliser en aucun cas de bâches étanches, qui retiennent l'humidité et entraînent la corrosion.
Ne jamais faire tourner le moteur d'une moto remisée pour un court instant. En effet, il n'atteint pas sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les pièces du moteur et l'échappement.

Mise en service après le stockage


401059-01

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 45)

(Tous les modèles 250/300)

– Charger la batterie. 🔧 (☛ p. 85)

(Tous les modèles 250/300)

– Poser la batterie. 🔧 (☛ p. 85)
– Faire le plein de carburant. (☛ p. 33)
– Effectuer les opérations de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service. (☛ p. 31)
– Effectuer un essai sur route.

Défaut	Cause possible	Mesure
Le moteur n'est pas entraîné (démarreur électrique) (Tous les modèles 250/300)	Erreur de manipulation	– Exécuter les étapes de démarrage. (☛ p. 31)
	Batterie déchargée	– Charger la batterie. 🔧 (☛ p. 85) – Contrôler la tension de charge. 🔧 – Contrôler le courant de repos. 🔧 – Contrôler l'alternateur. 🔧
	Fusible général fondu	– Enlever le fusible général. – Monter le fusible général.
	Relais de démarrage défectueux	– Contrôler le relais de démarrage. 🔧
	Démarreur électrique défectueux	– Contrôler le démarreur électrique. 🔧
Le moteur est entraîné mais ne démarre pas	Erreur de manipulation	– Exécuter les étapes de démarrage. (☛ p. 31)
	La moto n'a pas fonctionné depuis longtemps, carburant dans la cuve à niveau constant	– Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 97)
	Rupture de l'alimentation en carburant	– Contrôler la ventilation du réservoir de carburant. – Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant. – Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Bougie encrassée ou humide	– Nettoyer la bougie, la laisser sécher. La remplacer le cas échéant.
	Distance trop importante des électrodes de la bougie d'allumage	– Régler la distance entre les électrodes. Indications prescrites **(Tous les modèles 125/200)** Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in) **(Tous les modèles 250/300)** Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in)
	Dysfonctionnement du système d'allumage	– Contrôler le système d'allumage. 🔧
	Coupe-circuit endommagé dans le faisceau de câbles, contacteur de masse défectueux	– Vérifier le bouton de masse. 🔧
	Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé	– Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité.
	Présence d'eau dans le carburateur ou gicleurs bouchés	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
Le moteur n'a pas de ralenti	Gicleur de ralenti bouché	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Vis de réglage du carburateur mal réglée	– Carburateur - Régler le ralenti. 🔧 (☛ p. 96)
	Bougie défectueuse	– Remplacer la bougie.
	Allumage défectueux	– Vérifier la bobine d'allumage. 🔧 – Contrôler les cosses de bougie d'allumage. 🔧
Le moteur ne monte pas en régime	Le carburateur déborde car le pointeau est encrassé ou usé	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Gicleurs dévissés	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Dysfonctionnement du système d'allumage	– Contrôler le système d'allumage. 🔧
Le moteur ne tire pas	Rupture de l'alimentation en carburant	– Contrôler la ventilation du réservoir de carburant. – Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant. – Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Filtre à air très encrassé	– Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 58)

Défaut	Cause possible	Mesure
Le moteur ne tire pas	Échappement qui fuit, est déformé ou bien ne contient pas assez de laine de roche dans le silencieux arrière	– Vérifier que l'échappement n'est pas endommagé. – Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🔧 (☛ p. 59)
	Dysfonctionnement du système d'allumage	– Contrôler le système d'allumage. 🔧
	Membrane ou boîte à membrane abîmée	– Vérifier l'état de la membrane ou de la boîte à membrane.
Le moteur s'arrête ou empêche le carburateur de tourner	Insuffisance de carburant	– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **ON**. – Faire le plein de carburant. (☛ p. 33)
	Le moteur n'aspire pas l'air adéquat	– Contrôler la mise en place de l'embout de purge et du carburateur.
	Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé	– Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité.
Le moteur chauffe	Liquide de refroidissement insuffisant	– Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas. – Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 92)
	Pas assez de vent de face	– Arrêter le moteur lorsque la moto est immobilisée.
	Ailettes de radiateur largement recouvertes de boue	– Nettoyer le radiateur.
	Formation de mousse dans le système de refroidissement	– Vidanger le circuit de refroidissement. 🔧 (☛ p. 92) – Remplir de liquide de refroidissement. 🔧 (☛ p. 93)
	Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé	– Vérifier l'état de la tête de cylindre et du joint de la tête de cylindre.
	Conduite de liquide de refroidissement pliée	– Remplacer la conduite de liquide de refroidissement. 🔧
	Mauvais point d'allumage à cause d'un stator trop lâche	**(Tous les modèles 125/200)** – Régler l'allumage. 🔧
Développement d'une fumée blanchâtre (vapeur dans le gaz)	Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé	– Vérifier l'état de la tête de cylindre et du joint de la tête de cylindre.
L'huile de boîte de vitesses s'écoule du tuyau de purge	Trop rempli d'huile de boîte	– Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 100)
Présence d'eau dans l'huile de boîte	Joint d'étanchéité ou pompe à eau abîmé	– Vérifier l'état du joint d'étanchéité et de la pompe à eau.

125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU

Type	Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	124,8 cm³ (7,616 cu in)
Course	54,5 mm (2,146 in)
Alésage	54 mm (2,13 in)
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	43,7 mm (1,72 in)
Transmission primaire	23:73
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesse à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	12:33
2e vitesse	15:31
3e vitesse	17:28
4e vitesse	19:26
5e vitesse	21:25
6e vitesse	20:20
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,4 mm (0,055 in)
Bougie d'allumage	NGK BR9 ECMVX
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick

Tous les modèles 200

Type	Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	193 cm³ (11,78 cu in)
Course	60 mm (2,36 in)
Alésage	64 mm (2,52 in)
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section rectangulaire
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	47 mm (1,85 in)
Transmission primaire	23:73
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesse à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	12:33
2e vitesse	15:31
3e vitesse	17:28

4e vitesse	19:26
5e vitesse	17:19
6e vitesse	22:20
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,6 mm (0,063 in)
Bougie d'allumage	NGK BR 8 EG
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick

Tous les modèles 250

Type	Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	249 cm³ (15,19 cu in)
Course	72 mm (2,83 in)
Alésage	66,4 mm (2,614 in)
Valve d'échappement - début de régulation	5.600 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire rouge	7.200 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire jaune	7.900 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire vert	8.400 1/min
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	48 mm (1,89 in)
Transmission primaire	26:72
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesse à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	14:32
2e vitesse	16:26
3e vitesse	20:25
4e vitesse	22:23
5e vitesse	25:22
6e rapport	26:20
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,9 mm (0,075 in)
Bougie d'allumage	NGK BR 7 ES
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick et démarreur électrique

Tous les modèles 300

Type	Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	293 cm³ (17,88 cu in)
Course	72 mm (2,83 in)
Alésage	72 mm (2,83 in)
Valve d'échappement - début de régulation	5.600 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire rouge	7.200 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire jaune	7.900 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire vert	8.400 1/min
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section rectangulaire
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	48,5 mm (1,909 in)
Transmission primaire	26:72
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesse à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	14:32
2e vitesse	16:26
3e vitesse	20:25
4e vitesse	22:23
5e vitesse	25:22
6e rapport	26:20
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,9 mm (0,075 in)
Bougie d'allumage	NGK BR 7 ES
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick et démarreur électrique

Quantité de remplissage - huile de boîte

Huile de boîte (Tous les modèles 125/200)	0,70 l (0,74 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 129)
Huile de boîte (Tous les modèles 250/300)	0,80 l (0,85 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 129)

Quantité de remplissage - liquide de refroidissement

Liquide de refroidissement	1,2 l (1,3 qt.)	Liquide de refroidissement (☛ p. 130)
		Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 130)

Tous les modèles 125/200

Vis de membrane	M4	2 Nm (1,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis allumage stator	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 222**
Vis bride d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Vis couvercle de valve d'échappement	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Vis couvercle du générateur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Vis de la commande centrifuge	M5	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis levier de verrouillage	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis rondelle frein de l'axe de la valve	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis roue de pompe à eau	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis sécurité de palier	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Arbre de positionnement - valve à l'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis carter de moteur	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis coulisse de guidage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis couvercle pompe à eau	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis cylindre récepteur d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de la tôle de butée du kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de purge culasse	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis d'embout de purge / boîte à membrane	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis ressort d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis valve d'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de culasse	M7	18 Nm (13,3 lbf ft)	–
Axes de la valve d'échappement	M8	1re étape 3 Nm (2,2 lbf ft) 2ème étape (desserrage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) 1/4 tour	–
Écrou pied de cylindre	M8	30 Nm (22,1 lbf ft)	–
Goujon pied de cylindre	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Vis blocage sélecteur	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de kick	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Écrou rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bougie d'allumage	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou pignon de distribution	M16LHx1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou cloche d'embrayage	M18x1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Ecrou borgne de la valve à l'échappement	M26x1	35 Nm (25,8 lbf ft)	–

Tous les modèles 250/300

Écrou du renvoi d'angle de la valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou tôle de fixation de la valve d'échappement	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis couvercle de valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Vis générateur d'impulsions	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis levier de verrouillage	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis roue de pompe à eau	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou tiroir de distribution de la valve d'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis blocage sélecteur	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis boulon de pignon intermédiaire	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Vis bride d'échappement	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis carter de moteur	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis couvercle du générateur	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis couvercle pompe à eau	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis cylindre récepteur d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de la tôle de butée du kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis démarreur électrique	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis d'embout de purge / boîte à membrane	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis du dispositif de retenue de coussinet du tambour de sélection	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis du ressort de kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis ressort d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis stator	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de culasse	M8	27 Nm (19,9 lbf ft)	–
Vis de kick	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou pied de cylindre	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Écrou rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bougie d'allumage	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou pour noix d'embrayage	M18x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Écrou pour pignon de distribution	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**

125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	FK125
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N84I (NOZF / NOZG / NOZH)
Gicleur principal	100 (168 / 170 / 172)
Gicleur de ralenti	38x38 (45)
Gicleur de starter	50 (85)
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2,75 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	-

200 EXC EU

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	FK027
Position de l'aiguille	3e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	NPRH (NOZH / NOZI / NOZJ)
Gicleur principal	100 (160 / 162)
Gicleur de ralenti	35x35 (42)
Gicleur de starter	50 (85)
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	disponible

200 EXC AUS

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	FK0121
Position de l'aiguille	3e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	R1475J (NOZH / NOZI / NOZJ)
Gicleur principal	162 (160)
Gicleur de ralenti	35 (42)
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,0 tour
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	disponible

200 XC-W USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC2 0
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	NOZI (NOZH / NOZJ)
Gicleur principal	160 (162)
Gicleur de ralenti	42
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2,0 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	-

250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	FK028
Position de l'aiguille	2e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N84K (N8RW / N8RJ / N8RK)
Gicleur principal	110 (162 / 165)
Gicleur de ralenti	38X38 (35)
Gicleur de starter	50 (85)
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	disponible

250 EXC AUS

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	3600C
Position de l'aiguille	1re position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N3CJ (N8RW / N8RJ / N8RK / N2ZK / N2ZJ / N2ZL)
Gicleur principal	160 (162 / 165)
Gicleur de ralenti	35
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	3,5 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	disponible

250 XC-W USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC4 0
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N8RJ (N8RW / N8RK)
Gicleur principal	165 (162)
Gicleur de ralenti	35
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2,0 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	-

300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	FK029
Position de l'aiguille	2e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N84K (N2ZJ / N2ZK / N2ZL)
Gicleur principal	115 (162 / 165)
Gicleur de ralenti	38X38 (35)
Gicleur de starter	50 (85)
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,75 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	disponible

300 EXC AUS

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	3600C
Position de l'aiguille	1re position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N3CJ (N8RW / N8RJ / N8RK / N2ZK / N2ZJ / N2ZL)
Gicleur principal	160 (162 / 165)
Gicleur de ralenti	35
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	3,5 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	disponible

300 XC-W USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC5 0
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N2ZK (N2ZJ / N2ZL)
Gicleur principal	165 (162)
Gicleur de ralenti	35
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2,0 tours
Boisseau	7 avec coupe
Tiroir d'étranglement butée	-

Configuration du carburateur (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU)

Danger

Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

– Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

KEIHIN PWK 36S AG							
M/FT ASL ↓	**TEMP** →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C 61 *°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZG 3 170	1,5 42 NOZG 3 168	2 42 NOZH 2 165	2,5 40 NOZH 2 162	3 40 NOZI 2 160	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZG 4 172	1,5 45 NOZG 3 170	1,5 42 NOZG 3 168	2 42 NOZH 2 165	2,5 40 NOZH 2 162	3 40 NOZI 2 160
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZF 4 175	1,5 45 NOZG 4 172	1,5 45 NOZG 3 170	1,5 42 NOZG 3 168	2 42 NOZH 2 165	2,5 40 NOZH 2 162
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 48 NOZE 5 178	1,5 48 NOZF 4 175	1,5 45 NOZG 4 172	**1,5** **45** **NOZG** **3** **170**	1,5 42 NOZG 3 168	2 42 NOZH 2 165
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m 0 ft	ASO IJ NDL POS MJ	1 50 NOZE 5 180	1 48 NOZF 5 178	1,5 48 NOZF 3 175	1,5 45 NOZG 4 172	1,5 45 NOZG 3 170	1,5 42 NOZG 3 168

401348-01

M/FT ASL	Niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille en partant du haut
MJ	Gicleur principal

Non valable sur pistes !

Configuration du carburateur (Tous les modèles 200)

Danger

Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

– Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61 °F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 NOZI 4 160	2 42 NOZI 3 158	2,5 42 NOZJ 3 155	2,5 40 NOZJ 2 152	3 40 NOZK 2 150	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 NOZI 4 162	2 42 NOZI 4 160	2 42 NOZI 3 158	2,5 42 NOZJ 3 155	2,5 40 NOZJ 2 152	3 40 NOZK 2 150
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZH 4 165	2 45 NOZI 4 162	2 42 NOZI 4 160	2 42 NOZI 3 158	2,5 42 NOZJ 3 155	2,5 40 NOZJ 2 152
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZH 4 168	1,5 45 NOZH 4 165	2 45 NOZI 4 162	**2** **42** **NOZI** **4** **160**	2 42 NOZI 3 158	2,5 42 NOZJ 3 155
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 48 NOZG 5 170	1,5 48 NOZH 4 168	1,5 45 NOZH 4 165	2 45 NOZI 4 162	2 42 NOZI 4 160	2 42 NOZI 3 158

401042-01

M/FT ASL	Niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille en partant du haut
MJ	Gicleur principal

Non valable sur pistes !

Configuration du carburateur (Tous les modèles 250)

Danger

Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

– Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61 °F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N8RJ 4 165	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RK 3 162	2,5 35 N8RK 2 160	3 35 N8RL 2 158	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 35 N8RW 4 168	2 35 N8RJ 4 165	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RK 3 162	2,5 35 N8RK 2 160	3 35 N8RL 2 158
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 38 N8RH 4 170	1,5 35 N8RW 4 168	2 35 N8RJ 4 165	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RK 3 162	2,5 35 N8RK 2 160
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N8RH 5 172	1,5 38 N8RH 4 170	1,5 35 N8RW 4 168	**2** **35** **N8RJ** **4** **165**	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RK 3 162
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N8RG 5 175	1 40 N8RH 5 172	1,5 38 N8RH 4 170	1,5 35 N8RW 4 168	2 35 N8RJ 4 165	2 35 N8RJ 3 165

401043-01

M/FT ASL	Niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille en partant du haut
MJ	Gicleur principal

Non valable sur pistes !

Configuration du carburateur (Tous les modèles 300)

Danger

Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

– Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

KEIHIN PWK 36S AG

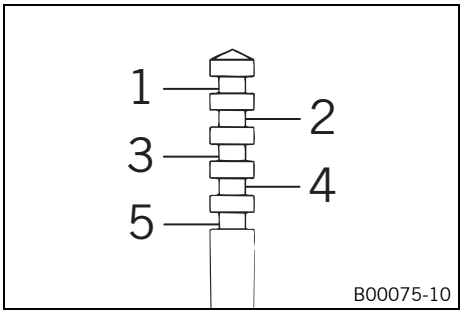
M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61 °F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162	3 35 N2ZL 2 160	3,5 35 N2ZL 2 158	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 35 N2ZJ 4 168	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162	3 35 N2ZL 2 160	3,5 35 N2ZL 2 158
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 38 N2ZW 4 170	1,5 35 N2ZJ 4 168	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162	3 35 N2ZL 2 160
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N2ZW 5 172	1,5 38 N2ZW 4 170	1,5 35 N2ZJ 4 168	**2** **35** **N2ZK** **4** **165**	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N2ZH 5 175	1 40 N2ZW 5 172	1,5 38 N2ZW 4 170	1,5 35 N2ZJ 4 168	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165

401044-01

M/FT ASL	Niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille en partant du haut
MJ	Gicleur principal

Non valable sur pistes !

Configuration du carburateur, généralités



1... 5	Position de l'aiguille du haut

Les cinq positions possibles de l'aiguille sont illustrées ici.
La configuration du carburateur dépend des conditions environnantes et d'utilisation définies.

Cadre	Cadre tubulaire central en acier au chrome-molybdène
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA PA
Débattement	
avant	300 mm (11,81 in)
arrière	335 mm (13,19 in)
Déport de fourche	22 mm (0,87 in)
Amortisseur	**WP Suspension** PDS 5018 DCC
Système de frein	Freins à disques, étriers de frein flottants
Diamètre des disques de freins	
avant	260 mm (10,24 in)
arrière	220 mm (8,66 in)
Usure limite des disques de freins	
avant	2,5 mm (0,098 in)
arrière	3,5 mm (0,138 in)
Pression des pneus sur route (toutes les EXC)	
avant	1,5 bar (22 psi)
arrière	1,5 bar (22 psi)
Pression d'air du pneu tout-terrain	
avant	1,0 bar (15 psi)
arrière	1,0 bar (15 psi)
Démultiplication secondaire (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU)	14:50 (13:50)
Démultiplication secondaire (200 EXC EU, 200 EXC AUS)	14:45
Démultiplication secondaire (Tous les modèles 250/300 EXC)	14:50 (13:50)
Démultiplication secondaire (250/300 XC-W)	13:50
Démultiplication secondaire (200 XC-W USA)	14:48
Chaîne	5/8 x 1/4"
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Angle de chasse	63,5°
Empattement (Tous les modèles 125/200)	1.471±10 mm (57,91±0,39 in)
Empattement (Tous les modèles 250/300)	1.482±10 mm (58,35±0,39 in)
Hauteur du siège à vide	960 mm (37,8 in)
Garde au sol à vide	355 mm (13,98 in)
Poids sans carburant env. (200 EXC EU, 200 EXC AUS)	97 kg (214 lb.)
Poids sans carburant env. (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU, 200 XC-W USA)	95 kg (209 lb.)
Poids sans carburant env. (Tous les modèles 250/300 EXC)	104 kg (229 lb.)
Poids sans carburant env. (250/300 XC-W)	102 kg (225 lb.)
Charge maximale admissible sur l'axe avant	145 kg (320 lb.)
Charge maximale admissible sur l'axe arrière	190 kg (419 lb.)
Poids total roulant autorisé	335 kg (739 lb.)

Batterie (Tous les modèles 250/300)	YTX4L-BS	Tension de la batterie : 12 V Capacité nominale : 3 Ah Sans entretien

Ampoules utilisées

Phare (toutes les EXC)	S2 / douille BA20d	12 V 35/35 W
Veilleuse (toutes les EXC)	W5W / douille W2,1x9,5d	12 V 5 W
Témoins (toutes les EXC)	W2,3W / douille W2x4,6d	12 V 2,3 W
Clignotant (toutes les EXC)	R10W / douille BA15s	12 V 10 W
Feu stop - feu arrière (toutes les EXC)	LED	
Éclairage de plaque (toutes les EXC)	W2,3W / douille W2,1x4,6d	12 V 2,3 W

Pneus

Validité	Pneu avant	Pneu arrière
(Tous les modèles 125/200 EXC)	**90/90 - 21 M/C 54M M+S TT** Metzeler MCE 6 DAYS EXTREME	**120/90 - 18 M/C 65M M+S TT** Metzeler MCE 6 DAYS EXTREME
(Tous les modèles 250/300 EXC)	**90/90 - 21 M/C 54M M+S TT** Metzeler MCE 6 DAYS EXTREME	**140/80 - 18 M/C 70M M+S TT** Metzeler MCE 6 DAYS EXTREME
(200 XC-W USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX 51	**100/100 - 18 59M TT** Dunlop GEOMAX MX 51
(250/300 XC-W)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX 51	**110/100 - 18 64M TT** Dunlop GEOMAX MX 51
Pour plus d'informations, consulter la rubrique SAV, à l'adresse : http://www.ktm.com		

Quantité de remplissage - carburant

Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC EU, EXC SIX DAYS)	9,5 l (2,51 US gal)	Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 129)
Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC AUS, XC-W)	10 l (2,6 US gal)	Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 129)

Réserve de carburant env. (EXC EU, EXC SIX DAYS)	2 l (2 qt.)
Réserve de carburant env. (EXC AUS, XC-W)	2,5 l (2,6 qt.)

Tous les modèles 125/200

Référence de la fourche	14.18.7L.61
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA PA
Amortissement en compression	
Confort	24 clics
Standard	22 clics
Sport	20 clics
Charge utile maximale	20 clics
Amortissement de détente	
Confort	22 clics
Standard	20 clics
Sport	18 clics
Charge utile maximale	18 clics
Prétension du ressort - **Preload Adjuster**	
Confort	1 tour
Standard	2 tours
Sport	2 tours
Charge utile maximale	4 tours
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	513 mm (20,2 in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	513 mm (20,2 in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	513 mm (20,2 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	3,8 N/mm (21,7 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)
Longueur de la chambre d'air	110^{+10}_{-20} mm ($4{,}33^{+0{,}39}_{-0{,}79}$ in)

Huile de fourche par bras de fourche	620 ml (20,96 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 129)

Tous les modèles 250/300

Référence de la fourche	14.18.7L.63
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA PA
Amortissement en compression	
Confort	24 clics
Standard	22 clics
Sport	20 clics
Charge utile maximale	20 clics
Amortissement de détente	
Confort	22 clics
Standard	20 clics
Sport	18 clics
Charge utile maximale	18 clics
Prétension du ressort - **Preload Adjuster**	
Confort	1 tour
Standard	2 tours
Sport	2 tours
Charge utile maximale	4 tours
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	513 mm (20,2 in)

Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	513 mm (20,2 in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	513 mm (20,2 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)
Longueur de la chambre d'air	110^{+10}_{-20} mm ($4,33^{+0,39}_{-0,79}$ in)

Huile de fourche par bras de fourche	625 ml (21,13 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 129)

Tous les modèles 125/200

Référence de l'amortisseur	12.18.7L.61
Amortisseur	**WP Suspension** PDS 5018 DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	25 clics
Standard	20 clics
Sport	15 clics
Charge utile maximale	15 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2 tours
Standard	1,5 tours
Sport	1,25 tours
Charge utile maximale	1,25 tours
Amortissement de détente	
Confort	28 clics
Standard	24 clics
Sport	22 clics
Sport	22 clics
Prétension du ressort	
Confort	6 mm (0,24 in)
Standard	6 mm (0,24 in)
Sport	6 mm (0,24 in)
Charge utile maximale	7 mm (0,28 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	63 N/mm (360 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	66 N/mm (377 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	69 N/mm (394 lb/in)
Longueur de ressort	250 mm (9,84 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	33... 35 mm (1,3... 1,38 in)
Enfoncement en charge	105... 115 mm (4,13... 4,53 in)
Longueur de montage	417 mm (16,42 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 129)	SAE 2,5

Tous les modèles 250/300

Référence de l'amortisseur	12.18.7L.63
Amortisseur	**WP Suspension** PDS 5018 DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	25 clics
Standard	20 clics
Sport	15 clics
Charge utile maximale	15 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2 tours
Standard	1,5 tours
Sport	1,25 tours
Charge utile maximale	1,25 tours
Amortissement de détente	
Confort	28 clics
Standard	24 clics
Sport	22 clics

Charge utile maximale	22 clics
Prétension du ressort	
Confort	7 mm (0,28 in)
Standard	7 mm (0,28 in)
Sport	7 mm (0,28 in)
Charge utile maximale	8 mm (0,31 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	66 N/mm (377 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	69 N/mm (394 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	72 N/mm (411 lb/in)
Longueur de ressort	250 mm (9,84 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	33... 35 mm (1,3... 1,38 in)
Enfoncement en charge	105... 115 mm (4,13... 4,53 in)
Longueur de montage	417 mm (16,42 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 129)	SAE 2,5

Vis de rayon roue avant	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)	–
Vis de pôle de batterie (Tous les modèles 250/300)	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)	–
Vis de rayon roue arrière	M5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)	–
Vis écrou de réglage amortisseur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Autres écrous châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de disque de frein avant	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis disque de frein arrière	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis guide-chaîne	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis rotule tige sur cylindre de frein à pédale	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Autres écrous châssis	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Autres vis châssis	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou de butée de la pédale de frein arrière	M8	30 Nm (22,1 lbf ft)	–
Écrou porte-pneu	M8	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Écrou vis de couronne	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis fixation de la béquille latérale	M8	40 Nm (29,5 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis fixation moteur	M8	33 Nm (24,3 lbf ft)	–
Vis partie arrière du cadre	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis patin (de chaîne)	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis té inférieur de fourche (EXC EU/AUS, XC-W)	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis té inférieur de fourche (EXC SIX DAYS)	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Vis té supérieur de fourche (EXC EU/AUS, XC-W)	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Vis té supérieur de fourche (EXC SIX DAYS)	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	–
Vis tube de fourche en haut (EXC EU/AUS, XC-W)	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Vis tube de fourche en haut (EXC SIX DAYS)	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Autres écrous châssis	M10	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Autres vis châssis	M10	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Vis du support moteur	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis fixation de guidon	M10	40 Nm (29,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis amortisseur en bas	M12	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis amortisseur en haut	M12	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Écrou fixation de la selle	M12x1	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Écrou axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)	–
Écrou axe arrière	M20x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–
Tubulure filetée refroidissement	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Vis axe avant	M24x1,5	45 Nm (33,2 lbf ft)	–

Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60)

Selon
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ p. 133) (1:60)

Mélange

1:60	Huile moteur 2 temps (☛ p. 129) Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91) (☛ p. 130)

Fournisseur
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Huile d'amortisseur (SAE 2,5) (50180342S1)

Selon
– SAE (☛ p. 133) (SAE 2,5)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement des huiles répondant aux normes prescrites (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés adéquates.

Huile de fourche (SAE 5)

Selon
– SAE (☛ p. 133) (SAE 5)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement des huiles répondant aux normes prescrites (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés adéquates. KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Racing Fork Oil**

Huile hydraulique (15)

Selon
– ISO VG (15)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement une huile hydraulique répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Hydraulic Fluid 75**

Huile moteur (15W/50)

Selon
– JASO T903 MA (☛ p. 133)
– SAE (☛ p. 133) (15W/50)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement des huiles moteur conformes aux normes (voir les données sur le récipient) et présentant les caractéristiques correspondantes. KTM préconise les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Top Speed 4T**

Huile moteur 2 temps

Selon
– JASO FC (☛ p. 133)

Indications prescrites
– N'utiliser que de l'huile moteur 2 temps de bonne qualité et de marque connue. KTM recommande les produits **Motorex®**.

100 % synthétiques

Fournisseur
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1

Selon
– DOT

Indications prescrites
– Utiliser uniquement un liquide de frein répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Castrol** et **Motorex®**.

Fournisseur
Castrol
– **RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4**

Motorex®
– **Brake Fluid DOT 5.1**

Liquide de refroidissement

Indications prescrites
– Utiliser toujours un liquide de refroidissement approprié (même dans les pays chauds). Des produits antigel de qualité inférieure peuvent entraîner de la corrosion ou la formation de mousse. KTM recommande les produits **Motorex®**.

Mélange

Protection antigel : −25... −45 °C (−13... −49 °F)	50 % de produit antigel et anticorrosion 50 % d'eau distillée

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi)

Protection antigel	−40 °C (−40 °F)

Fournisseur
Motorex®
– **Anti Freeze**

Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Selon
– DIN EN 228 (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Indications prescrites
– Utilisez uniquement du super sans plomb conforme ou équivalent à la norme indiquée.
– Une proportion d'éthanol inférieure à 10 % (carburant E10) est sans risques.

Info
N'utilisez **pas** de carburant à base de méthanol (p. ex. M15, M85, M100) ou présentant une proportion d'éthanol supérieure à 10 % (p. ex. E15, E25, E85, E100).

Aérosol pour chaîne Offroad

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur

Motorex®

– **Chainlube Offroad**

Colle pour caoutchouc de poignée (00062030051)

Fournisseur

KTM-Sportmotorcycle AG

– **GRIP GLUE**

Graisse haute viscosité

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **SKF®**.

Fournisseur

SKF®

– **LGHB 2**

Graisse longue durée

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur

Motorex®

– **Bike Grease 2000**

Lubrifiant pour filtre à air mousse

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur

Motorex®

– **Twin Air Liquid Bio Power**

Lubrifiant universel en aérosol

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur

Motorex®

– **Joker 440 Synthetic**

Nettoyant pour chaîne

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur

Motorex®

– **Chain Clean**

Nettoyant pour filtre à air

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur

Motorex®

– **Twin Air Dirt Bio Remover**

Nettoyant spécial moto

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®

– **Moto Clean 900**

Produits d'entretien et de conservation pour les métaux et le caoutchouc

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®

– **Protect & Shine**

JASO FC

JASO FC désigne une classification se rapportant à une huile pour moteurs à deux temps spécialement développée pour les conditions extrêmes de la course. Les esters synthétiques de grande qualité et les additifs spécialement adaptés permettent une combustion impeccable, même dans des conditions extrêmes.

SAE

Les classes de viscosité SAE ont été définies par la Society of Automotive Engineers et permettent de différencier les huiles d'après leur viscosité. La viscosité ne sert qu'à décrire la propriété d'une huile définie et ne fournit pas d'informations sur la qualité de cette dernière.

JASO T903 MA

Les différentes évolutions techniques ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Autrefois, des huiles automobiles étaient employées pour les motos quatre-temps, dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Alors que pour les voitures, les huiles doivent permettre de diminuer la fréquence des vidanges, les caractéristiques déterminantes pour les motos sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines, la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.

A

Accessoires 6

Amortissement de détente
- Régler sur la fourche 43
- Régler sur l'amortisseur 39

Amortissement en compression
- Régler sur la fourche 42

Amortissement en compression Haute Vitesse
- Régler sur l'amortisseur 37

Amortissement en compression Petite Vitesse
- Régler sur l'amortisseur 38

Amortisseur
- Amortissement en compression, généralités 37
- Contrôler l'enfoncement en charge 40
- Déposer 55
- Poser 56
- Régler la prétension du ressort 40
- Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur 40

Ampoule de phare
- Remplacer 88

Antigel
- Contrôler 91

B

Batterie
- Charger 85
- Déposer 85
- Monter 85

Béquille latérale 24

Boîtier du filtre à air
- Nettoyer 58

Bouchon du réservoir
- Fermer 23
- Ouvrir 22

Bouton d'arrêt d'urgence 13-14
Bouton d'avertisseur sonore 13
Bouton de clignotants 13
Bouton de démarrage 14
Bouton de masse 12-13

Bras de fourche
- Déposer 47
- Monter 47
- Nettoyer les cache-poussières 46
- Purger 46
- Régler la prétension du ressort 43

Bras oscillant
- Contrôler 66

C

Cadre
- Contrôler 66

Caoutchouc de poignée
- Bloquer 68
- Contrôler 67

Caractéristique du moteur
- Régler le ressort auxiliaire 99
- Ressort secondaire 98

Carburants, lubrifiants ou produits aux spécifications de même nature 6

Carburateur 95
- Régler le ralenti 96
- Vidanger la cuve à niveau constant 97

Chaîne
- Contrôler 63
- Nettoyer 62

Compteur de vitesse
- Description du fonctionnement 15
- Régler l'heure 16
- Régler sur kilomètres ou sur miles 15
- Remplacer la batterie 89

Conditions d'utilisation difficiles 27
- Neige 30
- Routes boueuses 29
- Sable humide 28
- Sable sec 28
- Température élevée 30
- Température faible 30
- Trajet à vitesse lente 30
- Voies humides 29

Contacteur de l'éclairage 13-14

Couronne
- Contrôler 63

Couvercle de boîtier de filtre à air
- Déposer 57
- Monter 57

D

Définition de l'application 6
Démarrage 31
Diagnostic 107-108

Direction
- Déverrouiller la direction 25
- Verrouiller la direction 24

Disques de freins
- Contrôler 72

Données techniques
- Amortisseur 126-127
- Carburateur 114-121
- Couples de serrage moteur 112-113
- Couples de serrage partie-cycle 128
- Fourche 124-125
- Moteur 109-111
- Partie-cycle 122-123

E

Embrayage
- Contrôler le niveau de liquide 68
- Vidanger le liquide 69

Enfoncement en charge
- Régler 41

Environnement 7

É

État des pneus
- Contrôler 82

F

Faire le plein
Carburant . . . 33
Filtre à air
Déposer . . . 57
Monter . . . 58
Nettoyer . . . 58
Fourche
Vérifier le réglage de base . . . 42
Fusible
Remplacer le fusible général . . . 86
Fusible général
Remplacer . . . 86

G

Garantie . . . 6
Garde-boue avant
Déposer . . . 55
Monter . . . 55
Guide-chaîne
Contrôler . . . 63
Régler . . . 66

H

Huile de boîte
Faire l'appoint . . . 102
Remplir . . . 101
Renouveler . . . 100
Vidanger . . . 101

J

Jeu du câble d'accélérateur
Contrôler . . . 95
Régler . . . 95
Jeu du palier de la tête de direction
Contrôler . . . 53
Régler . . . 54

K

Kick . . . 23

L

Levier de frein à main . . . 12
Levier d'embrayage . . . 12
Régler la position de base . . . 68
Liquide de frein
Faire l'appoint à l'arrière . . . 76
Faire l'appoint à l'avant . . . 72
Liquide de refroidissement
Remplir . . . 93
Vidanger . . . 92

M

Manuel d'utilisation . . . 7
Mise en service
Après le remisage . . . 106
Consignes pour la première mise en service . . . 26
Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service . . . 31
Moteur
Rodage . . . 27
Moto
Débéquiller . . . 45
Nettoyer . . . 104
Relever avec des béquilles . . . 45

N

Nettoyage, suivi . . . 104-105
Niveau de liquide de frein
Contrôler à l'arrière . . . 76
Contrôler à l'avant . . . 72
Niveau de liquide de refroidissement
Contrôler . . . 91-92
Niveau d'huile de boîte de vitesses
Contrôler . . . 100
Numéro de châssis . . . 10
Numéro de clé . . . 10
Numéro de moteur . . . 11

P

Palier de la tête de direction
Graisser . . . 54
Pédale de frein arrière . . . 23
Régler la position de base . . . 75
Vérifier la course libre . . . 75
Phare
Régler la portée . . . 89
Pièces détachées . . . 6
Pignon de chaîne
Contrôler . . . 63
Plan d'entretien . . . 35-36
Plaque frontale
Déposer . . . 55
Monter . . . 55
Plaque signalétique . . . 10
Plaque-phare et phare
Déposer . . . 87
Monter . . . 88
Plaquettes de frein
Contrôler à l'arrière . . . 77
Contrôler à l'avant . . . 73
Déposer à l'arrière . . . 77
Monter à l'arrière . . . 78
Remplacer à l'arrière . . . 78
Remplacer à l'avant . . . 74
Poignée de frein à main
Régler la course libre . . . 71
Régler la position de base . . . 71
Vérifier la course libre . . . 71
Poignée des gaz . . . 12
Pose du câble d'accélérateur
Contrôler . . . 67
Position du guidon . . . 44
Régler . . . 44
Pression d'air des pneus
Contrôler . . . 83

Protection de fourche
Déposer 48
Monter 49

R

Référence de la fourche 11
Référence de l'amortisseur 11
Réglage de base de la partie-cycle
Contrôler par rapport au poids du pilote 37
Réglage des phares
Contrôler 89
Règles de travail 6
Réservoir de carburant
Déposer 60
Monter 60
Robinet d'essence 22
Roue arrière
Déposer 81
Monter 81
Roue avant
Déposer 80
Monter 80

S

Sélecteur 23
Contrôler la position de base 98
Régler la position de base 98
Selle
Monter 57
Retirer 56
Service 6
Silencieux arrière
Déposer 59
Monter 59
Remplacer la laine de roche 59
Stockage 106
Système de refroidissement 91

T

Tachymètre
Régler 16
Té de fourche inférieur
Déposer 49
Monter 50, 52
Tension de chaîne
Contrôler 62
Régler 64
Tension des rayons
Contrôler 83
Transport 7

U

Usure d'hiver
Opérations de contrôle et d'entretien en prévention . . . 105

V

Vue d'ensemble des témoins 14
Vue du véhicule
Arrière droite 9
avant gauche 8

3211718fr

05/2011 Illustration : Mitterbauer

KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen/Autriche
http://www.ktm.com